ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski“. — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego“ wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze“, wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego“.

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego“ również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 40 gr.**

Nr. 31-32. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 30 sierpnia 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 224

Bilans letniej żeglugi.

Z dniem 1 września właściwy okres żeglugi letniej się kończy i rozpoczyna się okres jednomiesięczny posezonowy.

Naogół w naszych warunkach zarysowują się trzy okresy żeglugi letniej: przedsezonowy — maj i czerwiec, właściwy sezon — lipiec i sierpień, i posezonowy: miesiąc wrzesień.

Podział ten stosować można jak do linij przybrzeżnej żeglugi, tak też do wycieczek zagranicznych na parowcu Gdynia.

Lato tego roku nie sprzyjało wycieczkom morskim a nawet i drobnym przejażdżkom morzem. Przez cały okres letni był tylko jeden upalny dzień. Tymczasem zauważyć się da ciekawe zjawisko zależności frekwencji na statkach od temperatury, zwłaszcza w przybrzeżnej żegludze. Amatorom wykreślania djagramów polecićby można, na podstawie wewnętrznej statystyki Żeglugi Polskiej (wydziału pasażerskiego) wykreślić dwie krzywe, z których jedna przedstawiałaby liczbę podróżnych, druga zaś temperaturę w poszczególnych dniach.

Wprowadzając dodatkowe krzywe na usłonecznienie i wiatr możnaby wykazać tą zależność jak wykazało ją doświadczenie w okresie sezonu (lipiec i sierpień). Nawet wpływ dni świątecznych był nieznaczny, tak że w dni powszednie liczyć można było na dużą frekwencję, skoro tylko warunki atmosferyczne dopisywały.

Statki przybrzeżnej żeglugi, a było ich już od pierwszych dni lipca 5: żeglująca zagranicę i zaopatrzona w wygodne sypialne miejsca i pierwszorzędny bufet „Gdynia“, nasz pierwszy „hotel pływający“, komfortowo urządzony, zaopatrzony w orkiestrę taneczną i również znakomity bufet, wesoły „Gdańsk“, szybkobieżne z wygodnemi pomieszczeniami na wypadek niepogody, „Jadwiga“ i „Wanda“ i znakomicie przystosowana dla komunikacji przybrzeżnej do Jastarni i Orłowa niestrudzona od rana do wieczora „Hanka“, — wszystkie cieszyły się wielkiem wzięciem, a swemi zgrabnemi białemi sylwetkami ożywiały przez całe lato zatokę gdańską, prując jej wody we wszystkich kierunkach pomiędzy Gdańskiem, Sopotami, Orłowem, Gdynią, Helem i Jastarnią.

Załogi statków natrudziły się niemało, zdobywając doświadczenie w szybkiem przybijaniu na wiatr do pomostów i przystani otwartych, co już na początku lata odbywało się z wielką sprawnością. Przez całe lato nie było żadnego poważniejszego wypadku; odwrotnie statki przybrzeżne P. P. Żegluga Polska kilkakrotnie ratowały na zatoce yachty, motorówki i łodzie zwyczajne, które się znalazły w potrzebie. Raz jeden w końcu sierpnia parowiec „Gdańsk“ zabrał pasażerów z gdańskiego parowca „Paul Beneke“, który połamał sobie koło boczne i został rzucony przez fale na pomost kuracyjny w Helu.

Dużo przyczyniły się do powodzenia żeglugi przybrzeżnej P. P. Żegluga Polska: zagospodarowanie się na własnej przystani w Gdyni, jak również budowa przystani w Orłowie, Jastarni, budowa własnego domku przy przystani w Helu, natomiast stosunki w Sopotach i Gdańsku zostawiły wiele do życzenia wobec pewnych względów formalnych, dla których zrezygnowano z utrzymania połączeń pomiędzy Gdańskiem i Sopotami.

Ogólnie rzecz biorąc można uważać sezon letni tegoroczny jako pierwszy w którym wybrzeże otrzymało normalną sieć komunikacyjną parowcami przybrzeżnej żeglugi, gdy w poprzednich latach tylko gdański odcinek był obsłużony gdańskiemi statkami, na pozostałem polskiem wybrzeżu codziennej komunikacji regularnej prawie że nie było. Wielką zasługą dyrektora Żeglugi Polskiej p. Juljana Rummla, kierownika jej wydziału pasażerskiego kpt. Broszkiewicza i całego personelu tego wydziału jest nadzwyczaj celowe zorganizowanie tegorocznej przybrzeżnej żeglugi. Jeśli co nie dopisało, — to tylko aura, której wiew chłodny i wilgotny zmniejszył frekwencje nietylko na statkach przybrzeżnych, lecz

również na samem wybrzeżu, gdzie ruch tego roku nie zwiększył się tyle ile się spodziewano.

Odbędzie się jeszcze parę wycieczek zagranicznych na „Gdyni" i „Gdańsku", na wodach przybrzeżnych będą jeszcze kursować „Jadwiga" „Wanda" i „Hanka", później, od 1-go października — już tylko „Jadwiga" i „Wanda" naprzemian — i tylko na Hel.

Można więc zamknąć przegląd tegorocznej żeglugi przybrzeżnej stwierdzeniem pomyślnego rozwinięcia się gęstej sieci połączeń przybrzeżnych, która w przyszłym roku powinna być rozszerzona i zgęszczona jeszcze więcej. Żegluga przybrzeżna nie może w swem obecnem założeniu mieć doraźnych zysków, lecz służyć winna potrzebom wybrzeża, całorocznym i sezonowym i w tej myśli winna zwiększać ilość linij i przystani, uzupełniając pod tym względem brak stacyj kolejowych, np. na odcinku Gdynia—Puck. Oczekujemy więc w przyszłym roku dalszego rozwoju sieci żeglugi przybrzeżnej!

Olimpjada żeglarska 1928 r.

Rozgrywki IX-ej olimpjady w Amsterdamie dla sportu żaglowego mają większe bodaj znaczenie, aniżeli dla jakiejkolwiek innej gałęzi sportu. Tłumaczy się to okolicznością, że przed rokiem 1914-ym żeglarstwo nie było jeszcze silnie reprezentowane na olimpjadach, ósma zaś olimpjada w Paryżu dla sportu żaglowego nie zapewniła odpowiednich warunków, wobec czego nie wzbudziła większego zainteresowania.

Omyłki organizacji paryskiej były skrupulatnie usunięte przez Holendrów, którzy szczęśliwie dobrali tor dla regat w pobliżu samego Amsterdamu, przyczem wszystkie trzy grupy regat dla ośmiometrowych yachtów wyścigowych, dla sześciometrowych i dla 12-o stopowych jolek odbywały się prawie w jednem i tem samem miejscu.

Podczas olimpjady paryskiej 1924 roku, jak wiadomo, regaty klas ośmiometrowej i sześciometrowej odbyły się w czasie i w przestrzeni osobno od regat monotypów. Pierwsze odbyły się w Hawrze, drugie znacznie wcześniej w Meulan, na odległości zgórą 100 km. od Paryża, nad Sekwaną.

Okropne upały i brak wiatru podczas biegów jolek pozbawiły regaty te wszelkiego szerszego zainteresowania; odbyły się one zupełnie bez udziału publiczności. Regaty w Hawrze również nie miały wielu zawodników i odbyły się już po zakończeniu właściwej olimpjady.

Inaczej było w Amsterdamie, gdzie mimo dżdżystej i wietrznej pogody nie brakło publiczności, a goście zagraniczni dopisali, szczególnie żądni zwycięstwa Norwegowie, na sześciometrowym yachcie których brał udział w regatach następca tronu norweskiego.

We wszystkich klasach, nawet w kosztownej ośmiometrowej, było dużo zgłoszeń, a yachtów-kandydatów do pierwszych miejsc, prawie równych ze względu na nową budowę i znakomite załogi, było sporo we wszystkich trzech klasach.

Yachty ośmiometrowe i sześciometrowe przybyły przeważnie na pokładzie większych statków, jole natomiast były dostarczone przez gospodarza-Holendrów w ilości 10-ciu, przy 20-u zawodnikach.

W ten sposób ogólna ilość zawodników w poszczególnych klasach wynosi: ośmiometrowa klasa ośmiu: Anglja, Argentyna, Francja, Holandja, Norwegja, Stany Zjednoczone, Szwecja i Włochy.

W sześciometrowej klasie 13-u: Belgja, Danja, Estonja, Francja, Hiszpanja, Holandja, Niemcy, Norwegja, Portugalja, Stany Zjednoczone, Szwecja, Węgry i Włochy.

W klasie dwunastostopowych jolek — 20 państw: Anglja, Austrja, Belgja, Czechosłowacja, Danja, Finlandja, Francja, Holandja, Hiszpanja, Łotwa, Monako, Niemcy, Norwegja, Polska, Południowa Afryka, Stany Zjednoczone, Szwajcarja, Szwecja, Węgry i Włochy.

Jak widać z powyższego, Polska i tym razem uczestniczyła tylko w klasie jolek, która ma mniejsze znaczenie propagandowe. Inne państwa, czysto lądowe jak Czechosłowacja, Szwajcarja, Austrja, Węgry, również brały udział w regatach jolek. Z innej strony, w sześciometrowej klasie uczestniczyły Węgry, które są państwem lądowem, manifestując swe tendencje morskie. Cóż dopiero powiedzieć o Polsce i jej prawach do reprezentacji w klasie przynajmniej sześciometrowej? Brak Polski w sześciometrowej klasie odczuwał się tembardziej, że reprezentowana była w niej również Estonja, która zajęła jedno z lepszych miejsc. Państwa położone nad Bałtykiem wogóle wyróżniały się na tej olimpjadzie i wzięły największą ilość pierwszych nagród, z wyjątkiem Niemiec, których reprezentacja niedopisała i Polski, która była reprezentowana tylko w klasie jolek i tem samem we właściwych regatach morskich jeszcze udziału nie brała.

Miejmy nadzieję, że na olimpjadzie 1932 roku, oczywiście, o ile nie bedzie ona się odbywać w Ameryce, nie zabraknie w każdym razie Polski również w klasie sześciometrowej.

Klasę ośmiometrową (yachty te mają o wiele więcej aniżeli 8 metrów długości) nie można jeszcze uważać za typ rozpowszechniony. Koszta konstrukcji, utrzymania i transportu yachtu dość poważnie jeszcze ważą w warunkach powojennych, czem się tłumaczy tą okoliczność, że mniejsza ilość państw wysyła swych przedstawicieli w tej klasie. Z państw uprawiających ożywioną żeglugę morską i mających znakomicie rozwinięty sport żaglowy nie brały udział w tej klasie: Niemcy, Hiszpanja, Finlandja, co się tłumaczy, jak wyżej, przyczynami ekonomicznemi. Yachtów ośmiometrowej klasy międzynarodowej jest wogóle niewiele, zato między nowozbudowanemi okazami tych yachtów istnieje tem ostrzejsza konstrukcyjna i żeglarska rywalizacja. Anglja, Włochy, Francja i Norwegja najenergiczniej konkurują w tej klasie, a do ostatnich regat olimpijskich wystawiły znakomite objekty również Holandja, Szwecja, Stany Zjednoczone i Argentyna (ta ostatnia — yacht francuskiej budowy).

Wszystkie yachty ośmio- i sześciometrowe mają obecnie wysokie ożaglenie, dziób i rufę znacznie się wychylające, z wantami usztywnionemi jedno lub dwukrotnie; — wiąz przedni usztywniony również poprzeczką na wysokości górnego rogu wiązowego żagla.

Krój żagla charakteryzuje się rozszerzoną tylną krawędzią wobec czego usztywnienia pletwowe zaczynają się zadamawiać i rozwijać również na tych największych objektach. Wyróżniał się tylko yacht włoski Bamba, który miał wyjątkowo wysoki krój żagla, jednocześnie nie mając usztywniających poprzecznic na żaglu.

Regaty ośmiometrowych yachtów.

Pierwszego dnia biegów zajęły pierwsze miejsca yachty „Hollandia" (Holandja), „Noreg" (Norwegja) i „Sylvia" (Szwecja).

W drugim dniu pierwsze miejsce zajął „L'Aile VI" (Francja), następne miejsca przypadły yachtom „Bamba" (Włochy) i „Hollandia" (Holandja).

W trzecim dniu przy wietrze siły 5 warunki dla żeglugi były znacznie trudniejsze, prócz tego część yachtów spóźniła się, również „L'Aile VI", holowana przez parowiec gospodarzy — Królewskiego Klubu Yachtowego. Protest właścicielki yachtu, pani Heriot, nie został uwzględniony. „L'Aile VI" i angielski yacht „Feo" nie przyjęły wcale udziału w regatach, „Bamba" spóźniła się ze startem o 12 minut, „Noreg" w obawie złamania masztu przerwał regaty. W tym biegu o zmniejszonej ilości uczestników pierwszą przyszła „Hollandia", drugą „Sylvia", trzecim przyszedł amerykański yacht „Babe".

W czwartym dniu, przy średnim wietrze nie ponad 10 metrów na sekundę i pełnym udziale yachtów zwyciężyła „Bamba" (Włochy), drugą była Sylvia (Szwecja), trzecią L'Aile VI (Francja), jednak „Bamba" na skutek protestu utraciła swe zwycięstwo i pierwszymi były dwa następne yachty, trzecim zaś „Hollandia" (Holandja). Te cztery biegi były właściwymi przedbiegami do ostatecznej konkurencji, do której dopuszczone zostały tylko Francja, Holandja i Szwecja, z których każde państwo miało przynajmniej po jednym pierwszem miejscu i po jednem drugim lub trzecim.

Przeciwnicy byli prawie równi. „Sylvia", zbudowana na lekki wiatr, była w nieco mniej korzystnych warunkach niż jej przeciwnicy. „Hollandia" jednak musiała dwa razy startować, przechodząc pierwszy raz linję startu za wcześnie. Na części toru,

gdzie wypadło krzyżować „L'Aile VI" udało się prześcignąć Sylvię, która musiała żaglować z troczonym żaglem. Pierwsze miejsce i zwycięstwo olimpijskie dostało się Francji. Pani Heriot zgotowano zasłużoną owację, gdyż jest ona yachtsmenką o wyjątkowej wytrwałości i energji; nie zraża się ona niepowodzeniami i wprowadza do konkurencji regatowej coraz doskonalsze objekty. Po licznych niepowodzeniach w konkurencji na regatach z yachtami angielskiemi i włoskiemi przypadło pani Heriot tym razem bardzo zaszczytne zwycięstwo.

(Dokończenie nastąpi).

Nowiny żeglarskie.

Opracowanie sondowań echowych.

Kierownik szwedzkiego urzędu hydrograficznego komandor Reinius wypowiada się na łamach Biuletynu międzynarodowego biura hydrograficznego w Monaco w sprawie zbierania sondowań echowych dla celów kartograficznych. Zdaniem autora sondowania echowe już w blizkiej przyszłości znajdą powszechne zastosowanie. Jednak statki handlowe przebywają zazwyczaj określone drogi a olbrzymie połacie morza pozostają niezbadane. Ażeby uzupełnić materjał dotyczący ukształtowania dna, komandor Reinius zaleca ażeby wojenne statki przeprowadzały sondowania echowe w mniej znanych częściach morza, i w tym celu ażeby oddalały się od zwykłych dróg, prócz tego ażeby statki handlowe były zachęcone przez odpowiednie urzędy własnego kraju do sondowania nie tylko w celach określenia własnego miejsca, lecz i dla uzupełnienia map morskich. Materjał taki, o ile chodzi o połać morza nie kartografowaną przez państwo do którego statek należy, należy odesłać do międzynarodowego biura hydrograficznego w Monaco które zaopatrzy weń inne państwo, wykonywujące mapę tej części morza. Należy również ustalić pewne normy dla sondowań echowych, tak ażeby sondowania mogły być porównywane między sobą, a materjał zdobyty przez rozmaite statki odznaczał się pewną jednolitością.

Kocioł pracujący parą rtęci. Pewna stocznia i warsztaty okrętowe w Chester (St. Zjednoczone) buduje obecnie statek mający zapęd turboelektryczny, na którym to statku po raz pierwszy zostanie zastosowany kocioł wypełniony nie wodą, lecz rtęcią. W tym systemie części poruszane parą rtęci pracują przy wysokiej temperaturze, części poruszane parę wodną pracują przy niskiej temperaturze. System taki ma dawać nadzwyczajne oszczędności.



Sprawy portowe.

Komisja Rozbudowy Wybrzeża Morskiego. Dnia 28 sierpnia odbyło się posiedzenie komisji rozbudowy wybrzeża morskiego, pod przewodnictwem nacz. wydz. port. inż. Łęgowskiego. Porządek zebrania obejmuje referat min. Robót Publ. o „Zamiedzonym konkursie na paln zagospodarowania wybrzeża", referat Urzędu Rybackiego o „Potrzebach rybołóstwa", referat min. Robót Publ. o „Potrzebach budowli morskich", referat starostwa morskiego o „Aktualnych potrzebach wybrzeża", referat inż. Rummla o „Taryfach na kolejach polskich w kierunku od morza i do morza". Posiedzenie komisji odbyło się w Wejherowie.



RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

19 sierpnia: szw. par. **Sundsborg** 830 t. z Nyköpingu próżny (Pam).

20 sierpnia: duń. par. **Polonia** 4519 t. z Kopenhagi próżny (Polski Lloyd), szw. par. **Mercur** 800 t. z Landskrony próżny (Pam), norw. par. **Lysaker** 486 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), szw. par. **Gusten** 354 t. z Trelleborga próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Gdynia** 280 t. z Göteborga i Oslo z 44 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. **Maerta** 926 t. z Dunkerki próżny (Polsko-Skand.).

21 sierpnia: szw. par. **Inga** 731 t. z Limhamnu próżny (Pam), norw. par. **Oerland** 1102 t. z Göteborga próżny (Pam), szw. par. **Oceanic** 1303 t. z Gefle próżny (Polsko-Skand.), łot. par. **Lia** 749 t. z Jersey próżny (Pam).

22 sierpnia: fr. par. **Pologne**, 1841 t. z Havru z 16 pasażerami i 42 t. drobnicy (C. G. T.), szw. par. **Tom** 1162 t. z Sztokholmu próżny (Polsko-Skand.), pol. par. **Wilno** 1122 . z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegl. Polska), niem. par. **Nordmark** 568 t. z Ymuiden próżny (Reinhold).

23 sierpnia: szw. par. **Gerd** 1228 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.).

24 sierpnia: pol. par. **Robur II** 798 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), fr. par. **Pologne** 1841 t. z Kłajpedy próżny (C. G. T.), duń. par. **Ester Maria** 1119 t. z Roztoku próżny (Reinhold), niem. par. **Sieglinde** 1080 t. z Rotterdamu z 2380 t. tomasówki (Hartwig), ang. par. **Carspey** 2852 t. z Rangoonu z 5600 t. ryżu (Pam), pol. par. **Toruń** 1122 t. z Gandawy z 2800 t. tomasówki (Żegl. Polska), niem. par. **Sedina** 583 t. z Lubeki próżny (Reinhold).

25 sierpnia: szw. par. **Trelleborg** 378 t. z Halmstadu próżny (Polsko-Skand.), ang. par. **Smolensk** 1534 t. z Gdańska próżny (Karlsgerg-Spiro), szw. par. **Wilhelmina** 698 t. z Horsensu próżny (Pam), szw. par. **Bertil** 496 t. z Wisbeach próżny (Polski Lloyd).

26 sierpnia: szw. par. **Elsie** 826 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), norw. par. **Gunnar** 714 t. z Aalborga próżny (Pam), ang. par. **Akenside** 1139 t. z Gandawy próżny (Polsko-Skand.), fr. par. **Chateau Yquem** 1291 t. z Antwerpji z 2275 t. tomasówki (Worms).

27 sierpnia: szw. par. **Inga** 715 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), ang. par. **Amiens** 836 t. z Gandawy z 2000 t. tomasówki (Warta), norw. par. **Bauta** 945 t. z Göteborga próżny (Pam), szw. par. **Amazone** 379 t. z Helsingborga próżny (Polski Lloyd), szw. par. **Trio** 832 t. z Malmö próżny (Pam), norw. par. **Vossa** 775 t. z Halden próżny (Polsko-Skand.).

28 sierpnia: niem. par. **Weser** 571 t. z Holtenau próżny (Prowe).

29 sierpnia: pol. par. **Poznań** 1122 t. z Holtenau próżny (Żegl. Polska), pol. par. **Gdynia** 280 . z Rönne i Kopenhagi z 73 pasażerami (Żegl. Polska), niem. par. **Consul Poppe** 878 t. z Antwerpji z 2100 t. tomasówki (Pam), szw. mot. Josef Bergendorff 366 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.) ang. par. **Bolbec** 806 t. z Antwerpji z 1900 t. tomasówki (Hartwig), pol. par. **Wisła** 1844 t. z Królewca próżny (Żegl. Polska).

30 sierpnia: norw. par. **Sigfrid** 580 t. z Lubeki próżny (Pam), niem. par. **Königsau** 5442 t. z Odense próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

20 sierpnia: łot. par. **Kaupo** 1 458 t. do Sztokholmu z węglem (Speed), duń. par. **Frankrig** 779 t. do Tofte z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Victoria** 1 160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.).

21 sierpnia: szw. par. **Hernodia** 732 t. do Gdańska próżny (Pam), duń. par. **Polonia** 4 519 t .do Nowego Yorku z 400 pasażerami (Polski Lloyd), szw. par. **Sundsborg** 830 t. do Helsingforsu z węglem (Pam), pol. par. **Poznań** 1 122 t. do Holtenau z węglem (Żegl. Polska), szw. par. **Cecil** 776 t. do Moss z węglem (Polsko-Skand.).

22 sierpnia: szw. par. **Mercur** 800 t. do Uddevalli z węglem (Pam), szw. par. **Gusten** 354 t. do Nexö z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Lysaker** 486 t. do Lysakeru z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. **Pologne** 1841 t. do Kłajpedy próżny (C. G. T.).

23 sierpnia: pol. par. **Gdynia** 280 t. do Rönne i Kopenhagi z 77 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. **Oceanic** 1 303 t. do Fagerviku z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Maerta** 926 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.).

24 sierpnia: szw. par. **Inga** 731 t. do Ahus z węglem (Pam), fr. par. **Pologne** 1 841 t. do Havru z 186 pasażerami (C. G. T.), niem. par. **Nordmark** 568 t. do Pargasu z węglem (Reinhold).

25 sierpnia: norw. par. **Oerland** 1 102 t. do Limhamnu z węglem (Pam), ang. par. **Smolensk** 1 534 t. do Ymuiden z 308 pasażerami (Karlsberg—Spiro), szw. par. **Tom** 1 162 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

26 sierpnia: ang. par. **Medmenham** 2 184 t. do Bristolu próżny (Pam),

szw. par. **Bertil** 496 t. do Wasy z węglem (Polski Lloyd), szw. par. **Trelleborg** 378 t. do Haugesundu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Wilhelmina** 698 t. do Gaarsten z węglem (Pam), pol. par. **Robur II** 798 t. do Gdańska z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. **Sedina** 583 t. do Björkö z węglem (Reinhold), pol. par. **Wilno** 1 122 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska).

27 sierpnia: szw. par. **Gerd** 1 228 t. do Gefle z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Ester Maria** 1 119 t. do Koldingu z węglem (Reinhold).

28 sierpnia: ang. par. **Akenside** 1 139 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Elsie** 827 t. do Slemmestadu z węglem (Polsko-Skand.).

29 sierpnia: norw. par. **Gunnar** 714 t. do Drammen z węglem (Pam), szw. par. **Amazone** 379 t. do Trangsundu z węglem (Polski Lloyd), niem. par. **Sieglinde** 1 080 t. do Gdańska próżny (Hartwig), szw. par. **Inga** 715 do Sandö z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. **Vossa** 775 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.).

30 sierpnia: szw. par. **Trio** 832 t. do Göteborga z węglem (Pam), pol. par. par. **Weser** 571 t. do Kalundborga z 63 pasażerami (Żegl. Polska), niem. par. Weser 571 t. do Kalundborga z węglem (Prowe).

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

16 sierpnia:
norw. par. **Wendla** 303 z Peterhead 3847/1 i 1567/2 beczek.

18 sierpnia:
norw. par. **Agnes** z Lerwicku 200/1 i 5766/2 beczek,
norw. par. **Jotun** 308 z Stronsay 1081/1 i 314/2 beczek.

20 sierpnia:
gd. par. **Etzel** 593 z Wicku, 5385/1 i 2446/2 beczek,
ang. par. **Alfriston** 389 z Stronsay 4076/1 i 2698/2 beczek.

23 sierpnia:
niem. par. **Arcona** 168 z Haugesundu, 2700 ton,
gd. par. **D. Siedler** 256 z Fraserbourgha,
niem. par. **Immenhof** 182 z Wicku,
norw. par. **Relix** 154 z Stronsay, 1800/1 i 475/2 beczek.
ang. par. **Lesrix** 354 z Lerwicku, 2984/1 i 1725/2 beczek.
niem. par. **Fehmarn** 522 z Lerwicku 2975/1 i 3929/2 beczek.

26 sierpnia:
niem. par. **Gisela Schröder** 522 z Lerwicku 4877/1 i 2572/2 beczek.

27 sierpnia:
est. par. **Karoline** 426 z Fraserbourgh 955/1 i 666/2 beczek.
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga 1 595/1 i 20/2 beczek.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Tendencja na rynku frachtowym na węgiel jest mocna. Stawki podlegają tylko małym wahaniom. Przedewszystkiem wzmocniły się stawki do Finlandji.

Wywóz drzewa nadal jest słaby. Co się tyczy zboża to tylko małe partje jęczmienia zostały eksportowane, które głównie zostały wysłane do Antwerpji. Przewiduje się jednakowoż, że w miesiącach zimowych eksport jęczmienia do portów kontynentu wzmoże się w dużym stopniu.

Poniżej podane są orjentacyjne stawki na przewóz morzem węgla z Gdyni/Gdańsk:

Tonaż	Port przeznaczenia	Stawka
900	Kłajpeda	5/6
1 000	Ryga	6/-
1 500	Helsingfors	7/-
3 000	"	6/6
1 200	Wiborg	7/-
1 500	Wasa	7/-
500	Hernösand	7/9
1 500	"	7/-
1 500	Sztokholm	6/9
3 000	Gefle	6/3
1 000	Trelleborg	6/7½
1 200	Malmö	6/6
1 500	Helsingborg	6/7½
2 000	Göteborg	6/9
3 000	Kopenhaga	6/-
2 000	Aalborg	6/9
1 200	Nakskov	7/6
1 100	Nyköbing Falster	7/6
1 000	Masnedsund	7/3
2 500	Amsterdam	6/3
3 000	Nantes	7/6
2 500	Charente	8/3
2 800	Bordeaux	9/3
3 500	Marseille	10/6
6 000	Genua	9/9
4 000	"	10/-
5 000	Wenecja	11/3
5 000	Ancona	11/6
4 000	Sfax	10/6
5 000	Pireius	13/-

Manchester	D. B. B. 45/-	za std.	Dębowe okręgl.	25/- za d/d load
Liverpool	" " " 45/-	" "	" "	25/- za d/d load
Londyn	" " " 42/-	" "	" "	23/- za d/d load
Leith	" " " 40/-	" "	" "	22/6 za d/d load
Grangemouth	" " " 40/-	" "	" "	22/6 za d/d load
Dunkerka	" " " 32/-	" "	" "	17/6 za d/d load
Le Havre	" " " 33/-	" "	" "	18/- za d/d load
Bordeaux	" " " 35/-	" "	" "	20/- za d/d load
Antwerpja	" " " 34/-	" "	" "	12/+ za cbm.

Kłajpeda	cukier 6/6	cement 6/-
Lipawa	" 7/6	
Ryga	" 8/6	
Tallin	" 9/-	
Helsingfors	" 9/-	
Antwerpja	luźny jęczmień 8/-	

Zaznaczamy, że powyższe stawki, które podajemy bez zobowiązania zestawione zostały na podstawie ostatnich notowań i ostatnio zawartych umów frachtowych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa



Pan Minister E. Kwiatkowski w Gdyni

23-go porannym pociągiem odwiedził Gdynię pan Minister Przemysłu i Handlu E. Kwiatkowski, celem wizytacji robót portowych i P. P. Żegluga Polska.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu

Ruch portowy ostatniego tygodnia (15—22 sierpnia) w porównaniu z ruchem portowym w drugiej dekadzie wykazuje duże zwiększenie ilości ładowanego węgla i jest pod tym względem rekordowym. Weszło do portu w tygodniu 25 statków o łącz. ład. 25.713 trn. (24 par. 1 żagl. z mot.) Polskich statków na wejściu było 1, szwedzkich 11, niemieckich 4, łotewskich i duńskich po 3, norweskich 2, francuskich 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 21, z pasażerami 1, z pasażerami i towarem 1, z tomasyną 1, z ryżem 1.

Przybyło morzem 63 pasażerów. Przywieziono na statkach 1930 ton tomasyny, 305 ton ryżu, 1 auto.

Odpłynęło w tygodniu 26 statków morskich o łączn. ładowności 27.346 t. r. n., w tej liczbie z węglem 21, próżnych 2. z pasażerami i towarem, z resztą ładunku, z pasażerami — po 1.

Odjechało morzem 717 pasażerów (w tej liczbie 400 do Nowego Yorku). Wywieziono na statkach 55.411 t. węgla, w tem 2.172 t. węgla bunkrowego, i 2 t. mebli.

Bliskie wykończenie stacji pilotowej

Obok hangaru rządowego wznosi się z każdym dniem coraz wyżej wieża Stacji Pilotowej. Roboty postępują szybko. Zakłada się już światło i centralne ogrzewanie.

Z dniem 1-go listopada agendy kapitanatu portu przeniosą się do nowego budynku. Znajduje się on w punkcie bardzo celowo obranym, przed wjazdem do basenu wewnętrznego. Stąd jest jednakowa odległość do końca molo południowego i do łuszczarni ryżu, całkowitą wodną przestrzeń portu łatwo jest obejrzeć z wieży, a podstawa jej znajduje się prawie na linji wjazdu statków do portu.

Wizyta japońska w Gdyni

24-go zwiedzili urzędowo port wojenny i handlowy w Gdyni dwaj japońscy oficerowie, wydelegowani przez japoński sztab generalny.

Kiedy wróci Lwów?

Statek szkolny „Lwów", który się znajduje od tygodnia w Constanzy w tych dniach wyruszy w podróż powrotną. W Constanzy zostali zaokrętowani nowi uczniowie kandydaci w liczbie 61. Powrót "Lwowa" do Gdyni nastąpi przypuszczalnie w połowie października.

Wypadek z parowcem Robur II

Dnia 24-go b. m. par. Robur II podczas zmiany miejsca przy nabrzeżu węglowym w Gdyni uderzył dziobem o molo, skutkiem czego uszkodził obramowanie nabrzeża i przednią stewę własną. Ładowanie statku zostało na jakiś czas przerwane.

Nowa podróż statków wojennych

O. R. P. „Komendant Piłsudski" i O. R. P. „Wilja" przygotowują się do nowej podróży zagranicznej, tym razem do portów Finlandji.

Statki odpłyną z Gdyni w końcu bieżącego miesiąca.

Rozwój bunkrowania w Gdyni

Firma „Boismine" (Elibor) zakupiła nowy holownik „Otto" i dwie szkuty bunkrowe, które pracują już w Gdyni.

Polsko Skand. Towarzystwo Transportowe zakupiło w Gdańsku jeszcze jeden holownik i dwie szkuty dla celów bunkrowych w Gdyni.

W num. 30 Żeglarza Polskiego z 20-go sierpnia b. r. pisaliśmy na temat „Dlaczego bunkrowanie mało się rozwija w Gdyni ". Stwierdzić obecnie musimy, że notatka nasza zbyt ogólnie potraktowała zagadnienie bunkrowania. Ustawowo ustalone opłaty portowe przewidują zwolnienie od opłat w wypadku bunkrowania, wobec czego sama opłata za wejście, od m^3 ładowności netto bez uwzględnienia opłaty za pilotaż i holowanie nie wchodzi w rachubę i pod tym względem niema przyczyn, któreby utrudniały rozwój bunkrowania w Gdyni.

Niemniej jednak mimo znacznie rozwiniętego ruchu okrętowego w Gdyni, z półtora tysiąca statków, które zawinęły do portu w latach 1926—1928, żaden nie przybył do nas wyłącznie w celu bunkrowania.

Zjawisko to niewątpliwie ma głębokie przyczyny, o czem napiszemy obszernie w dniach najbliższych.

Zamiana parowców

Parowiec angielski Smolensk (linji Ellerman Wilson), który przybył 25-go do Gdyni zastępuje statek tegoż towarzystwa Tasso, który był awizowany. Smolensk przyjął pasażerów do Ymuiden.

Ruch ryżowców w Gdyni

W nocy na 24-go sierpnia przybył do Gdyni ang. par. Carspey z ładunkiem 6.000 ryżu z Rangunu, Parowiec Medmenham zakończył wyładunek przy łuszczarni, wziął bunkier i odpłynął doBristolu 26-go.

Firma Worms i Cie oddział w Gdyni

W tych dniach powstała w Gdyni jeszcze jedna firma maklerska: Worms i Cie, Oddział w Gdyni, jako filja znanej firmy ekspedycyjnej i żeglugowej francuskiej. Wszelkie czynności związane z przyjmowaniem statków firma załatwiać będzie sama. Biura mieszczą się w lokalu firmy Polski Lloyd.

Polska wycieczka morska do Norwegji

Dnia 20 b. m. wieczorem s. s. „Gdynia" wrócił z dziewięciodniowej podróży do Oslo (stolica Norwegji. dawniej Christiania) i Göteborgu, największego portu handlowego, Szwecji.

Uczestnicy wyrażali żywe zadowolenie z wycieczki. Piękny Göteborg i jego malownicze przedmieścia z widokami ze wzgórz na morze, port, góry i dolinę uprawną, oraz piękne okolice Oslo i dzika przyroda Norwegji pozostawiają niezapomniane wrażenia.

Dnia 23 b. m. o godzinie 1 po południu s. s. „Gdynia" odszedł do Kopenhagi, cieszącej się wielką popularnością pomiędzy uczestnikami wycieczek organizowanych przez P. P. „Żegluga Polska" i na piękną wyspę Bornholm. Statek odszedł z pełnym kompletem pasażerskim

Najbliższe wycieczki 30 sierpnia do Visby i Stockhlmu oraz. 6—12 września do Kopenhagi i Helsingör już wywołały żywe zainteresowanie publiczności. Wielką wygodą tych wycieczek jest zbędność paszportów zagranicznych i 66 proc. ulga w cenie biletu kolejowego przy powrocie z podróży morskiej.

Wszelkich informacji w sprawie wycieczek zagranicznych udziela P. P. „Żegluga Polska" w Gdyni Wydział Pasażerski tel. 93 i Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich Warszawa, Krakowskie Przedmieście 20/22 tel. 235—60.

Kiedy zostaną przyjęte ostatecznie krany Zieleniewskiego?

Krany portalowe zbudowane dla administracji portowej w Gdyni przez firmę L. Zieleniewski w Krakowie zostały uruchomione już 6-go sierpnia br. Jednakże warunkiem przyjęcia ostatecznego tych kranów jest praca ich bez zarzutu w ciągu miesiąca, wobec czego najwcześniej z dniem 6-go września rozpocznie się ich normalna eksploatacja.

W OSTATNIEJ CHWILI.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu.

W tygodniu sprawozdawczym (22—29 sierpnia) weszło do portu 27 statków morskich o łączn. ładowności 27.446 t. r. n. (wszystkie parowce), w tej liczbie polskich 3, szwedzkich 9, angielskich i niemieckich po 4, francuskich i norweskich po 3, duński 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 20, z tomasówką 5, z pasażerami i towarem 1, z ryżem 1.

Przyjechało morzem 16 pasażerów. Przywieziono na statkach 17.897 t. towarów, w tem 12.255 t. tomasówki, 5.600 t. ryżu i 42 t. drobnicy,

Odpłynęło z portu w tygodniu statków morskich 24 o łączn. ład. 23.809 t. r. n., w tej liczbie próżnych 3, z węglem 18, z pasażerami 3.

Odjechało morzem 501 pasażerów (308 do Ymuiden na parowcu Smolensk, 186 do Havru na parowcu Pologne i 77 do Kopenhagi na parowcu Gdynia). Wywieziono morzem 38.642 t. węgla, w tem 2.365 t. węgla statkowego.

Osobliwością tygodnia był rekordowy import tomasyny, który przewyższył ilość tygodniowego importu wszelkich nawozów sztucznych w porcie gdańskim. Również ryż figuruje z wysoką liczbą importowanych (na jednym statku) ton. Jest rzeczą charakterystyczną że Danziger Zeitung do niedawna pomieszczała liczby importowanego przez port gdyński ryżu zaopatrzone od redakcji znakami zapytania, jak gdyby chodziło o liczby mylne i niewiarogodne. Dziś gazeta ta podaje liczby importowanego przez Gdynię ryżu rozstrzelonym lub tłustym drukiem, jak gdyby dla zwrócenia uwagi swych czytelników na jakoweś niebezpieczeństwo. Istotnie, przez port gdański szły i idą do Polski skromne ilości ryżu, przeważnie już łuszczonego gdzieindziej. Cóż więc jest w tym złego lub groźnego że w Gdyni powstała łuszczarnia ryżu — jedyna w swoim rodzaju na Bałtyku? I Gdańsk ma i będzie miał korzyści z tego faktu, gdyż łuszczarnia, mając ryż łuszczony na eksport przyciągać będzie do portów przy ujściu Wisły liczne obce statki.

Przybycie i odjazd Krakusa.

6-go września przybędzie do Gdyni z Hawru parowiec towarzystwa Chargeurs Reunis „Krakus“, celem przyjęcia ładunku i pasażerów do portów południowo-amerykańskich: Rio de Janeiro, Santos, Montevideo i Buenos Aires.

W tym samym dniu w myśl umowy między towarzystwem a Ministerstwem Przemysłu i Handlu zostanie przydzielona na statek połowa załogi polskiej.

7-go września odbędzie się poświęcenio statku, 8-go lub 9-go odjazd do Ameryki Południowej z zawinięciem po drodze do Havru. W pierwszej podróży Krakusa weźmie udział 600 pasażerów z Polski.

Odjazd parowca „Krakus" ma wybitne znaczenie w rozwoju połączeń zamorskich Gdyni. Marynarze nasi, zajmując stanowiska na tym statku, rozszerzają wybitnie pole swej pracy. Jak wiadomo, po trzech latach linja gdyńska Chargeurs Reunis ma przejść pod polską banderę. Współpraca z Francuzami w przejściowym okresie nie trudna będzie dla naszych marynarzy, a tembardziej oficerów pokładowych, gdyż wielu z nich służyło w ostatnich latach na statkach francuskich i belgijskich.

Nowy parowiec polski „Wisła“ w Gdyni.

29-go przybyła dy Gdyni, po wyładowaniu w Królewcu węgla angielskiego „Wisła", nowy parowiec Żeglugi Polskiej, tegoż samego typu, co przyjęty w marcu „Niemen“. Nośność Wisły wynosi 5.020 t. — jest ona statkiem towarowym średnich wymiarów i nadaje się już tylko do żeglugi pozabałtyckiej. Komendantem „Wisły“ jest kpt. Muenzel, b. kapitan parowca Toruń.

Wisła ocumowana jest przy stanowiskach 3—4 molo węglowego, pod kranami Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa i rozpoczyna ładować do Philippeville (Algier).

Koncern Gieschego przystępuje do tworzenia własnej floty.

Według otrzymanych wiadomości koncern górnośląski Gieschego ma zawrzeć umowę z Rządem analogiczną do umowy Polsko Skandynawskiego Towarzystwa, otrzymując w dzierżawę nabrzeża węglowe w Gdyni na 36 lat i obowiązując się w zamian podnieść banderę polską na flocie morskiej tonażu 10.000 ton DW. nośności.

W ten sposób zostałaby znacznie rozszerzona podstawa eksportu węgla na własnych statkach morskich.

Firma „Atlantic“ zarejestrowana w Gdyni.

Jak się dowiadujemy, energiczną działalność w Gdyni rozpoczyna oddział spółki „Atlantic“ z Gdańska. Na czele spółki w Gdańsku stoi od chwili jej założenia p. Gronkowski. Oddział w Gdyni, zarejestrowany już od miesiąca, prowadzi p. Mosiewicz. Spółka „Atlantyk" załatwi w w Gdyni w najbliższym czasie ekspedycję kilku większych statków. Firma przejęła na siebie zastępstwo gdańskiej maklerskiej firmy Behnke i Sieg.

Jeszcze jeden statek polski.

Polsko Skandynawskie Towarzystwo podnosi banderę polską na parowcu Robur III, ex—parowcu angielskim Akenside. Statek ten od dłuższego czasu jest zafrachtowany przez Pol. Skand. towarzystwo dla przewozu węgla. Jestto statek dość nowy; oddawna już towarzystwo zamierzało go nabyć. Z kupnem tego statku flota Pol.—Skand. Towarzystwa poważnie się powiększa: w eksploatacji par. „Akenside" jest nadzwyczaj korzystny, — posiada praktyczne nowoczesne urządzenia i silne maszyny, co pozwala mu na odbywanie podróży, ładowanie i wyładowanie rekordową szybkością.

Deszcz wpływa na ładowanie.

Ustawiczny deszcz w dniu 30 sierpnia odbił się bardzo poważnie na ładowaniu w Gdyni. Tak mało wrażliwy na deszcz ładunek jak węgiel został załadowany w połowie zwykłej ilości. W ciągu doby sprawozdawczej 30. VIII załadowano na statki 2.958 ton węgla, zamiast zwykłych 5.000 z górą.

Tembardziej wpłynął deszcz na wyładunek tomasyny i ryżu, bliższych danych jednak o tych ładunkach brak. We wszystkich powyższych wypadkach chodzi nie tyle o sam ładunek, ile o ludzi, których okręty w Gdyni używa w dużej ilości, wobec małej jeszcze mechanizacji przeładunku portowego.

Ogółem w porcie gdyńskim obecnie ładuje i wyładowuje jednocześnie 13 statków, z czego 7 przy molo południowem (4 na wewnętrznej i 3 na zewnętrznej stronie) i 6 w basenie wewnętrznym (3 przy hangarze i 3 przy łuszczarni).

Ponieważ kilka statków jednocześnie stało na redzie, więc obecna pojemność portu, jak widać, jest wykorzystana do ostatnich granic. Dżdżysta pogoda w tych warunkach hamuje szybkość wymiany statków przy nabrzeżach i obniża dzienną wydajność pracy w porcie.

(Ciąg dalszy kroniki na stronie 363)

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

9 sierpnia: pol. par. Robur I 577 t. z Rouen próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), szw. par. Merkur 800 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), chil. par. Christina 133 t. z Tallinnu próżny (Bartram, b. skład węgla mar.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. z Szczecina próżny (Voigt, kan. port.), szw. par. Emil 711 t. z Amsterdamu próżny (Bergenske(wolna strefa), gd. par. Echo 555 t. z Peterhead ze śledziami (Behnke i Sieg, Gdańsk), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan port.), szw. par. Gusten 353 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), łot. par. Mars 278 t. z Simrishamnu próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Alf 1374 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Aase 713 t. z Stralsundu próżny Shaw, Lovell, kan. port.), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. z Malmö z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Nancy 320 t. z Stornoway ze śledziami (Shaw, Lovell).

10 sierpnia: szw. par. Gripen 319 t. z Londynu z żelastwem (Reinhold, kan. port.), pol. par. Tczew 344 t. z Antwerpji z towarem (Pam, dworzec nadw.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.).

10 sierpnia: niem. mot. Charlotte 245 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, dworzec nadw.), fr. par. Caudebec 796 t. z Bordeaux z towarem (Worms, dw. nadw.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami (Artus, Legan), duń. żagl. Helga 317 t. z Aabenraa z żelastwem (Dzg. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Hagen 1003 t. z Królewca próżny (Voigt, basen Holmu), szw. par. Carlsten 334 t. z Szczecina próżny (Artus, Westerpl.), est. par. Borghild 431 t. próżny (Dzg. Schiff. K., b. port. ces.), niem. par. Henny 449 t. z Szczecina z towarem (Prowe, kan. port.); norw. par. Ara 557 t. z Göteborga z towarem (Bergenske, dworzec nadw.), szw. par. Wilhelmina 698 t. z Oskarshamnu z rudą żelazną (Schenker, wolna strefa), niem. par. Stella 331 t. z Fraserbourgh z śledziami (Reinhold, kan. port.), niem. par. Siegmund 1084 t. z Szczecina próżny (Voigt, Strohdeich), duń. mot. Maagen 97 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, kan. port.), czsł. par. Gette 73 t. z Tallinnu z próżnemi beczkami (Bartram, b. skład węgla mar.), niem. par. Bacchus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.).

11 sierpnia: ang. par. Kenrix 316 t. z Peterhead z śledziami (Behnke i Sieg, kan. port.), szw. par. Rewa 715 t. z Vesteras z rudą cynkową (Behnke i Sieg, kan. port.), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Voigt, wolna strefa), duń. mot. Elly 70 t. z Trelleborga z pszenicą (Genswindt, Westerpl.), niem. par. Scharhörn drogami wewn. próżny (Prowe), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Voigt), niem. żagl. z mot. Amalia 60 t. (Bergenske), duń. par. Feddy 561 t. próżny (Pam, Alldag), niem. par. Riga 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Dagny 660 t. z Limhamnu próżny (Behnke i Sieg).

11 sierpnia: niem. żagl. z mot. Amalie 60 t. z Saśnic z kredą (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Feddy 561 t. z Randersu próżny (Pam, Alldag), niem. par. Scharhörn 115 t. z Królewca próżny (Prowe, Legan), niem. ż. z m. Elisabeth 17 t. z Burgsviku próżny (Prowe, Westerplatte), niem. par. Riga 571 t. z Lubeki z tow. (Lenczat, Russenhaf), szw. par. Dagny 659 t. z Limhamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port.), niem. par. Fricka 1583 t. z Follonica z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Harald 1091 t. z Vesteras próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. Hjortholm 843 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold, wolna strefa).

12 sierpnia: ang. par. Malrix 354 t. z Narwy z drzewem jako do portu ukrycia (Lenczat, b. skład węgla mar.), gd. par. F. G. Reinhold 706 t. z Królewca próżny (Reinhold, b. port. ces.), gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. z Aalborga próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. hol. Carl Kiehn 14 t. z licht. Wilhelmina Kiehn z Lubeki próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Flosshilde 563 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, wolna strefa), niem. ż. z m. Neumann 47 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Gdańsk), hld. par. Tweed 1680 t z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), szw. par. Gota 674 t. z Westerviku próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), fr. par. Nicolas Jean 1182 t. z Królewca próżny (Mory, b. port ces.), łot. par. Liva 270 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), niem. par. Spitzberg 154 t. z Królewca próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Finnland 246 t. z Szczecina próżny (Voigt, kan. port.), hld. par. Iris 720 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Elsie 826 t. z Halmstadu próżny (Shipco, Troyl), łot. par. Turaida 1476 t. z Gandawy próżny (Voigt, wolna strefa), duń. żagl. Kurt 261 t. z Porsgrundu próżny (Ganswindt, Westerpl.), hld. ż. z mot. Jupiter 91 t. z Królewca próżny (Voigt, Westerplatte), duń. par. Paul Möller 137 t. z Strömstadu z kamieniem (Ganswindt, kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t. z Odense próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.).

13 sierpnia: szw. par. Smaland 5021 t. z Göteborga z towarem (Skand., Levant, dworzec nadw.), norw. par. Baute 944 t. z Antwerpji z fosfatem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Robert 1603 t. z Göteborga próżny (Polsko-Sk., dw nadw.), fhk. par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z tow. (Bornhold, kan. port.), niem. par. Kolberg 383 t. z Wicku ze śledziami (Reinh., kan port.).

13 sierpnia: niem. par. Hilde 851 t. z Lubeki próżny (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Erik 122 t. z Roztoku próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), norw. par. Gunnar 714 t. z Kopenhagi próżny (Pam, wolna strefa), duń. par. Eleonore Maersk 1198 t. z Fredericji próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. żagl. z mot. Bishorst 89 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, most Breitenbach), duń. mot. Karise 321 t. z Svendborga próżny (Bergenske, b. port ces.), hol. par. Trent 1634 t. z Seeham z węglem (Artus, gazownia), niem. par. Johanna 672 t. z Hamburga z towarem (Prowe, śpichrz Baltic).

14 sierpnia: niem. par. Norderney 547 t. z Hamburga z towarem (Voigt, basen Holmu), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp., Vistula), wł. par. Monte Nevoso 3663 t. z Montralu ze zbożem (Pam, Viktoriawand), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), niem. par. Marianne 609 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.) ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, dworzec nadw.), hld. par. Dahlstroom 941 t. z Amsterdamu próżny (Mory, Westerpl.), norw. par. Gol 563 t. z Stavangeru z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), ang. par. Haarlem 565 t. z Grangemouth z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Rhea 293 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Cewea 230 t. z Peterhead ze śledźmi (Behnke i Sieg, Gdańsk), niem. par. Scharhörn 115 t. z Kłajpedy próżny (Scharenberg, Westerpl.), pol. par. Kraków 1121 t. z Lulea z rudą żelazną (Pam, wolna strefa).

15 sierpnia: tur. mot. Hassan Uetsch 3 t. z Lubeki próżna (Bartram, b. skład węgla mar.), niem. żagl. z mot. Herta Grube 68 t. z Elbląga próżny (Bergenske, most Breitenbach), niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), szw. par. Kullen 276 t. z Malmö próżny (Warta, Westerpl.), wł. par. Barbarico 2762 t. z Szczecina próżny (Polsko-Skand., dworzec nadw.), niem. par. Vulkan 347 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), pol. par. Robur II. 798 t. z Karlskrony próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Consul Suckau 212 t. z Ipswich z żelastwem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Ystadu próżny (Pam, Westerpl.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.), duń. par. Wilhelm Kolding 928 t. z Lubeki próżny (Reinhold, Viktoriawand), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Belgien 1173 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerplatte), niem. żagl. z mot. Hans Werner 74 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, most Breitenbach), niem. żagl. z mot. Elisabeth 60 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, most Breitenbach).

16 sierpnia: norw. par. Kis 734 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. London 730 t. z Kjöge próżny (Bergenske, Legan), niem. par. Günter 884 t. z Szczecina próżny (Mory, b. port. ces.), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. z Odense próżny (Dz. Schiff. K., b. port ces.), szw. hol. Birger z szw. licht. cyst. Schell X. 296 t. z Limhamnu próżne (Shipco, Legan), chil. żagl. z mot. Karin Irmgard 105 t. z Tallinnu z spirytusem (Bartram, kan. port.).

16 sierpnia: hld. par. Piet Hein 202 t. z Great Yarmouth z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port), chil. mot. Natividad 261 t. z Kronsztadu próżny (Bartram, Möwenschanze), szw.

par. Vera 221 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Westerp l.),duń. par. William Theodor Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Wira 249 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Gudrun 863 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg, Strohdeich), duń. mot. Johanna Margareta 335 t. z Kopenhagi z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), pol. par. Niemen 1844 t. z Sousy z fosfatem (Warta, wolna strefa), duń. żagl. z mot. Inger 67 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Vendla 303 t. z Petershead z śledźmi (Reinhold, kan. port.), łot. par. Evermore 2374 t. z Zaandamu próżny Polsko-Skand., dworzec nadw.), ang. par. Harlyn 1200 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.).

17 sierpnia: szw. par. Gylsboda 133 t. z Ballen próżny (Warta, Westerpl.), szw. par. Pan 526 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, wolna strefa), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. Hinrich 308 t. z Hamburga z pszenicą (Behnke i Sieg, Gdańsk),niem żagl. z mot. Ingeborg 84 t. z Królewca próżny (Bergenske, kan. port.), szw. par. Libau 173 t z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. z Trelleborga próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), fr. par. Ostrevent 916 t próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), łot. par. Vaidava 1386 t. próżny (Voigt, b. port ces.), niem. par August Cords 745 t. próżny (Reinhold, Westerpl.), hol. żagl. z mot. Dolphin 67 t. z Elbląga próżny (Voigt, kan. port), łot. par. Atalanta 103 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Baltic), niem. par. Gotenburg 196 t z Kołobrzegu próżny (Scharenberg, basen Holmu) niem. par. Svend Larsen 292 t. z Randersu próżny (Pam, Westerpl.), duń. par Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan port.), duń. żagl. z mot. Aage 55 t z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.) niem. par. Costor 330 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff, kan. port.), niem żagl. z mot. Fortuna 49 t z Elbląga próżny (Prowe, Baltic), niem. par. Alexandra 438 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), norw par. Ora 599 t. z Husum próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.).

18 sierpnia: norw. par. Agnes z Anglji ze śledźmi (Behnke i Sieg, Kielgraben), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z Odense próżny (Behnke i Sieg, Balastkrug), duń. żagl. z mot. Marie 49 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerplatte).

18 sierpnia: duń. żagl. z mot. Marie Elisabeth 55 t. z Elbląga próżny (Bergenske, most Breitenbach), niem. żagl. z mot. Hanne Friedrich 4 t. z Wolgastu próżny (Danz. Schiff. K., miasto), norw. par. Pan 764 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Gudrun 452 t. z Sölvesborga próżny (Bergenske, Westerpl.). łot. par. Viesturs 345 t. z Fredericji próżny (Reinhold, Westertpl.), niem. par. Olga Siemers 1927 t z Roztoku z żelastwem (Behnke i Sieg, Raiffeisen-Becken), norw. par. Jotun 308 t. z Wicku ze śledźmi (Reinhold, kan. port.).

19 sierpnia: szw. par. Emil R. Roman 710 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), niem. par. Vulcan 347 t. z Królewca próżny (Wolff, kan. port.), duń. par. Lituania 3940 t. z Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Balt. Am. Lines, Vistula), szw. par. Thure 295 t. z Rudkjöbingu próżny (Reinhold, b. port ces.), szw. par Gustaf Wasa 978 t. z Rönneby próżny (Reinhold, We)sterpl.), duń. żagl. z mot. Anna 60 t. z Frederikshamnu z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), norw. żagl. z mot. Höjaas 247 t. z Karrebaksminde próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Dania 1389 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., b. port ces.). niem par. Vineta 299 t z Kłajpedy z pirytem (Reinhold, Kan. port.), est. par. Borghild 431 t. z Faaborga próżny (Warta, Westerpl.) szw. par. Ribersborg 750 t. z Ystadu próżny (Pam, Westerpl.), szw. hol. Viking 8 t. z szw. licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t. z Norrköpingu próżne (Behnke i Sieg i Reinhold, Westerpl.), szw. hol. Balder 14 t. z szw. licht. Fenja 560 t. i Menja 572 t. z Malmö próżne (Polsko-Skand., Westerpl.), czsłow. żagl. z mot. Melnik 64 t. z Göteborga ze smołą (Ganswindt, kan. port.).

19 sierpnia: niem. par. Rival 353 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Tilly L. M. Russ 942 t. z Hamburga z towarem (Voigt, wolna strefa), hld. par. Pluto 709 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, kan. port.), duń. par. Halfdan 854 t z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Baltic 1880 t. z Casablanca z fosfatem (Warta, kolej nadw.), szw. par. Mary 384 t. z Sölvesborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Woterküken 47 t. z Kilcnji próżny (Ganswindt, kan. port.).

20 sierpnia: duń. par. Niord 283 t. z Kopenhagi z towarem (Bergenske, basen Holmu), niem par. Doris 324 t. z Hamburga z towarem (Prowe, Baltic), szw. par. Skandynavik 1111 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Ragnar 430 t. z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Svanholm 704 t. z Swansea z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. par. Gertrud Salling 563 t. z Antwerpji jako do portu ukrycia z towarem (Mory, Viktoriawand), szw. par. Iris 169 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Kjell 687 t. z Varbergu próżny (Bergenske, Westerpl.), hld. par. Lekhaven 2987 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), gd. par. Etzel 593 t. z Wicku ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), ang. par. Alfriston 389 t. z Tromsö ze śledźmi (Reinhold, kan port.)

21 sierpnia: łot. par. Laima 223 t. z Hernösandu z celulozą (Behnke i Sieg, dworzec nadw.) ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, kan. port.), niem. par. Ernst 340 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Carlsten 334 t. z Mariageru próżny (Bergenske, Westerpl.), hld. par. Katwijk 929 t. z Lubeki próżny (Bestman, Westerpl.), grecki par. Eugenja z Bremy próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), duń. par. Olaf Maersk 1146 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Carl Cords 498 t. z Liverpoolu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.).

21 sierpnia: niem. par. Georg Zelek 798 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu). niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), łot. par. Liva 270 t. z Lipawy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Hernodia 732 t. z Gdyni próżny (Bergenske, wolna strefa), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), niem. par. Diana 299 t. z Bremy z towarem (Wolff, wolna strefa), fsk. par. Mercator 2695 t. z Räfsö z towarem (Bergenske, b. port ces.), niem. par. Wilhelmine 177 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. Maggie 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.).

22 sierpnia: niem. par. Elsa 504 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Gerda Kunstmann 322 t. z Kłajpedy z drzewem (Voigt, Althof), szw. par. Georgie 1836 t. z Rotterdamu próżny (Reinhold, Viktoriawand), ang. par. Kovno 1477 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.), szw. par. Tyr 431 t. z Sölvesborga próżny (Warta, Westerpl.), niem. hol. Thor z Hamburga próżny (Voigt, basen Holmu), niem. par. F. W. Fischer 601 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), ang. par. Redcar 494 t. z Rotterdamu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Frieda 1276 t z Helsingborga z żelaznemi brykietami (Schenker, Viktoriawand), szw. par. Georg 239 t. z Ebeltoftu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.).

22 sierpnia: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami (Reinhold, kan. port.), duń. par. Ww. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port ces.), łot. par. Laimons 198 t. z Lipawy z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Feddy 561 t. z Vejle próżny (Pam, kan. port.), niem. par. Ragnar 434 t. z Southamptonu z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Altair 71 t. z Ahöborga z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.).

23 sierpnia: norw. par. Speed 786 t. z Szczecina próżny (Lenczat, Westerpl.), szw. par. Wellem de Besche 1068 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port. ces.). szw. par. Amfred 335 t. z Fjaellbacken z kamieniami (Bergenske, Legan), niem. par. Arcona 186 t. z Haugesundu ze śledziami (Danz. Schiff. K., Kielgraben), gd. par. D. Siedler 256 t. z Fraserbourgh ze śledziami (Reinhold, kan. port.), niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Słupska próżny (Voigt, Ganskrug), niem. par. Immenhof 182 t. z Wiecku ze śledziami (Reinhold, kan. port.).

23 sierpnia: szw. par. Bengt 289 t. z Strömstadu próżny (Lenczat, Westerpl.), duń. żagl. Gudmund 73 t. z Hasle z kamieniem (Ganswindt, Westerpl.), norw. par. Relis 154 t. z Stronsay ze śledziami (Behnke i Sieg, Ballastkrug), szw. żagl. z mot. Linea 50 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par. Margarete Schröder 586 t. z Szczecina próżny (Shaw Lovell, Holm), szw. par. Gustafsberg 775 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Halsta III 473 t. z Kłajpedy próżne (Shipco, Westerpl.), łot. par. Sigulda 1260 t. z Gandawy próżny (Voigt, wolna strefa), norw. par. San Jose 1005 t. z Oslo jako do portu ukrycia próżny (Bergenske, Viktoriawand), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port. ces.), niem. ż. z m. Woterküken 47 t. jako do portu ukrycia ze spirytusem (Ganswindt, molo zachodnie) szw. par. Nordöst 628 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), ang. par. Lesrix 354 t. z Lerwicku ze śledziami (Lenczat, kan. port.), niem. par. Fehmarn 522 t. z erwicku ze śledziami (Reinhold, kan. port.), niem. ż. z m. Fortuna 49 t. jako do portu ukrycia z makuchami (Prowe, Westerpl.).

24 sierpnia: fsk. par. Alexa 371 t. z Wyborga z drzewem (Lenczat, Viktoriawand), szw. par. Aegir 753 t. z Landskrony próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Possehl 1348 t. z Lubeki próżny (Reinhold, Wisłoujście), duń. par. Paul Möller 138 t. z Odense próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Strohdeich), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic, kan. port.), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Królewca próżny (Artus, Westerpl.).

Na wyjściu.

9 sierpnia: ang. par. Borodino 1091 t. do Rygi z towarem (Ellerman i Wilson), niem. par. Birgit 175 t. do Lipawy z towarem (Prowe), niem. par. Orest 382 t do Rotterdamu z drzewem i towarem (Woiff), niem. par. Carsten Russ 576 t. do Kotki próżny (Voigt), niem. p. Elfriede Charlotte Becker 378 t. do Odense z płytami żelaznemi (Voigt), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), norw. par. Tello 1476 t. do Kirkenäs z węglem (Polsko-Skand.), niem. jacht żagl. Asta 14 t. do Szczecina próżny, est. par. Lillan 129 t. do Kłajpedy z cementem (Ganswindt), ang. par. Baltriger 658 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.), szw. par. Trelleborg 378 t. do Kłajpedy z węglem (Pam).

10 sierpnia: rum. mot. Boris 150 t. do Kronsztadu z spirytusem (Bartram), łot. par. Gauja 895 t. do Rygi z węglem (Bergenske), szw. par. Viola 764 t. do Sundsvallu z węglem (Pam).

10 sierpnia: wł. par. Raffaello 2173 t. do Genui z węglem (Bergenske), łot. par. Mars 278 t. do Ystadu z węglem (Pam), niem. par. Consul Poppe 877 t. do Gandawy z węglem (Bergenske), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), fsk. mot. Tankar 230 t. do Skelleftea z węglem (Bergenske), duń. par. Tarrholm 828 t. do Manchesteru z drzewem i towarem (Reinhold), norweski par. Bomma 461 t. do Oslo z drzewem i węglem (Bergenske), łot. par. Kurland 428 t. do Tallinnu z śledziami (Reinhold), pol. par. Tczew 344 t. do Gdyni z tomasówką (Pam), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), gd. par. Echo 555 t. do Trangsundu próżny (Behnke i Sieg), fr. par. Caudebec 796 t. do Królewca z towarem (Worms), szw. par. Ingeborg 191 t. do Norrköpingu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z towarem (United Baltic), norw. par. Karin 426 t. do Westhartlepoolu z drzewem (Shaw, Lovell).

11 sierpnia: duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), szw. par. Ella 916 t. do Ytadu z węglem (Lenczat), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III 473 t. do Ahus z węglem (Dzg. Schiff. K.), łot. par. Abava 864 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinh.), niem. par. Venezia 506 t. do Rygi ze śledziami (Lenczat), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat).

11 sierpnia: szw. par. Elna 916 t. do Ystadu z węglem (Lenczat), szw. hol. Holger 14 t. z szw. licht. Hallsta III 473 t. do Ahus z węglem (Dzg. Schiff. K.), łot. par. Abava 864 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Venezia 506 t. do Rygi z resztą ład. śledzi (Lenczat), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergneske), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), est. par. Boinu 302 t. do Rygi ze solą i sodą (Voigt), łot. par. Kandava 1170 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Anna 714 t. do Vesteras z węglem (Artus), niem. mot. Charlotte 245 t. do Sztokholmu ze samochodami (Bergenske), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Eberhard 338 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Harlyn 1200 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Oceanic 1302 t. do Gefle z węglem(Scand. Levant), szw. par. Mercur 800 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Scharhorn 175 t. do Kłajpedy z cukrem (Prowe), szw. par. Emil R. Boman 711 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), gr. par. Patras 110 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Gansw.), chil par. Chistina 133 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), niem. par. Hernia 332 t. do Sunderlandu z drzewem (Voigt), niem par. Arcona 186 t. do Haugesundu z śledziami (Dzg. Schiff. K.), niem. par. Hans Reichel 340 t. do Rotterdamu z drzewem i tow. (Voigt).

12 sierpnia: niem. par. Riga 571 t. do Tallinnu z towarem (Lenczat), niem. par. Donar 435 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), szw. p. Vidar 1198 t. do Norresundet z węglem (Artus), est. par. Borghild 431 t. do Faaborga z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. ż. z m. Gustaf 75 t. do Halmstadu z cementem (Prowe), est. żagl. Lonni 60 t. do Mullerup z węglem (Ganswindt), ang. par. Malrix 345 t. do Warrington z drzewem z portu ukrycia (Lenczat), niem. hol. Karl Kiehn 14 t. z niem. licht. Hinrich Kiehn 376 t., Wilma Kiehn 373 t. i Grete Kiehn 370 t. do Aalborga i Odense z węglem (Behnke i Sieg).

13 sierpnia: szw. ż. z m. Amalia 47 t. do Helsingborga z cementem (Prowe).

13 sierpnia: duń. mot. Jens 125 t. do Fanö z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Marie 47 t. do Holbäk z makuchami (Bergenske), szw. żagl. z mot. Sidonia 54 t. do Oslofjordu z cementem (Ganswindt), szw. par. Ribersborg 705 t. do Karlskrony z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Amalie 60 t. do Kłajpedy ze zbożem (Bergenske), niem. par. Stella 333 t. do Trangsundu próżny (Prowe), łot. par. Kuldiga 1187 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Gu- Skand.), tur. mot. Hassan Uetsch 3 t. do Tallinnu ze spirytusem (Bartram), niem. par. Wi- duń. par. Feddy 571 t. do Vejle z węglem (Pam).

14 sierpnia: duń. par. Kopenhagen 2354 t. do Hernösandu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Tom 1162 t. do Sztokholmu z węglem (Shipco), szw. par. Carlsten 333 t. do Mariageru z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Hans Georg 81 t. do Norrköpingu z cementem (Bergenske), duń. par. Alf 1374 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Erik 123 t. na Bornholm z węglem (Polsko-Skand.), fr. par. Lura 19 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. Vineta 299 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold), norw. par. Hundvaag 323 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Uleaborga próżny (Reinhold), hld. żagl. z mot. Jupiter 91 t. do Sterenbro z węglem (Voigt), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Yorku z pasażerami i towarem (United Baltic), szw. par. Smaland 1820 t. do Sundsvallu z towarem (Scand. Levant), szw. mot. Gripen 320 t. do Oeresköldsviku z węglem (Pam), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic Corp.).

15 sierpnia: gd. par. F. G. Reinhold 706 t. do Hernösandu z węglem (Reinhold), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Gunnar 714 t. do Oslo z węglem (Pam), szw. par. Wilhelmina 698 t. do Horsensu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Elisabeth 129 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), niem. par. Hilde 751 t. do Wyborga z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. do Sundsvallu z cementem (Bergenske), niem. par. Spitzberg 154 t. do Rudköpingu z węglem (Reinhold), niem. par. Rhea 293 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. na Bornholm z węglem (Ganswindt), duń. par. Paul Möller 138 t. do Odense z węglem (Artus), wł. par. Monte Nevoso 3664 t. do Leningradu ze zbożem (Pam), hld. par. Iris 404 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Göta 674 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.), czsl. par. Gette 73 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram) niem. żagl. z mot. Bishorst 89 t. do Nakskov z węglem (Bergenske). łot. par. Turaida 1476 t. do Rygi z węglem (Voigt).

16 sierpnia: szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Shipco).

16 sierpnia: łot. par. Liva 270 t do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg), gr. par. Diamando 1451 t do Wenecji z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Asgard 1448 t do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), norw. par Rosafred 295 t. do Westharpoolu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Wilhelm Kolding 928 t. do Kotki próżny (Reinhold), niem par. Lisbeth Cords 496 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold), szw. par. Dagny 659 t. do Landskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. do Kjöge z drągami żelaznymi (Bergenske), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. żagl. z mot. Elisabeth 60 t. do Gdyni próżny (Bergenske), niem. par. Norderney 547 t. do Jacobstadu próżny (Voigt), niem. par. Vulkan 347 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Woglinde 1193 t. do Gandawy z drzewem (Behnke i Sieg), fr. par. Nicolas Jean 1182 t. do Rouen z węglem (Mory), niem. par. Scharhörn 115 t. do Nyköpingu z cukrem (Scharenberg), niem. par. Bacchus 381 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), hld. par. Tweed 1680 t. do Gandawy z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Robert 1604 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Hans Werner 73 t. do Mullerup z węglem (Bergenske).

17 sierpnia: niem. par. Finnland 246 t. do Goole z drzewem (Voigt), szw. hol. Birger 19 t. z szw. licht. cyst. Schell X. 296 t. do Limhamnu z ropą gazową (Shipco), duń. par. Eleonore Maersk 1099 t. do Tromsö z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Herta Grube 68 t. do Barsebäkshamnu z węglem (Bergenske), pol. par. Robur I. 577 t. do Gandawy z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49

t. do Faxö z węglem (Ganswindt), pol. par. Robur II. 798 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. do Odense z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), niem. par. Flosshilde 563 t. do Antwerpji z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Henny 500 t. do Hango z drzewem i towarem (Lenczat), niem par. Egeria 382 t. do Królewca z towarem (Wolff), szw. par. Libau 173 t. do Tallinnu z towarem (Reinhold), duń. par Aase 712 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell), niem. par. Marianne 609 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Rewa 715 t do Helsingforsu z węglem (Polsko-Skand.).

18 sierpnia: duń. par. Bothal 1223 t do Kopenhagi z węglem (Reinhold), gd. hol. Ernst 58 t. z gd. licht. Danzig I. 579 t. i Danzig II. 596 t. do Haderslevn z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. Kurt 262 t. do Kemi z węglem (Ganswindt) norw. par. Kis 714 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Bauta 944 t. do Göteborga z węglem (Reinhold), duń. żagl Helga 817 t. do Norrköpingu z węglem (Bergenske), duń. żagl. John 76 t. do Rönne z węglem (Artus). duń. żagl. z mot. Elly 70 t. do Rone z węglem (Ganswindt), szw. par. Kullen 276 t. do Stromstadu z węglem (Warta), szw. par. Wira 249 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z końmi i towarem (Reinhold), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), szw par. Nancy 400 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), fr. par. Lussac 864 t. do Rouen z towarem (Worms), niem. par Günther 884 t. do Drammen z węglem (Mory), duń. mot. Maagen 97 t. do Faxe z węglem (Bergenske), ang. par. Kenrix 317 t. do Newcastle z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Cewea 230 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Wendla 368 t. do Lerwicku (Reinhold), niem. par. Johanna 472 t. do Hamburga z towarem (Prowe).

18 sierpnia: niem. par. Mecklenburg 670 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. par. London 730 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske), niem. par. Gothenburg 196 t. do Lubeki z drzewem (Scharenberg)), duń. par. Hjortholm 848 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. hol. Karl Kiehn 13 t. z licht. Wilhelmine Kiehn 372 t. i Irene Kiehn 499 t. do Krosöru z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hagen 1003 t. do Ostende z drzewem (Voigt), szw. par. Pan 526 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.) niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z węglem i cukrem (Reinhold), szw. par. Gylsboda 135 t. do Helsingöru z węglem (Warta), niem. par. Castor 320 t. do Królewca z towarem (Wolff).

19 sierpnia: hld. par. Piet Hein 203 t. do Londynu z drzewem i smołą (Behnke i Sieg), hld. par. Dreechstroom 949 t. do Rygi z węglem (Mory), szw. par. Vera 221 t. do Mariagersfjordu z węglem i koksem (Behnke i Sieg), niem. par. Elfriede Charl. Becker 378 t. do Londynu z solą potasową (Danz. Schiff. K.), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Alexandra 438 t. do Hamburga z węglem (Behnke i Sieg), duń. mot. Johanna Margaretha 334 t. do Raumö próżny (Behnke i Sieg), hld. żagl. z mot. Dolfin 67 t. do Mullerup z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Marie Elisabeth 55 t. do Mullerup z węglem (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold).

20 sierpnia: ang. par. Harlyn 1200 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhoid), duń. mot. Karise 321 t. do Tynedocku z drzewem (Bergenske), norw. par. Truth 2227 t. do Lovisy próżny (Bergenske), duń. par. Dania 1390 t. do Aarhus z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Agnes 263 t. do Lipawy próżny (Behnke i Sieg), chil. żagl. z mot. Natividad 261 t. do Lipawy ze spirytusem (Mory), łot. par. Atalanta 104 t. do Tallinnu z cukrem (Reinhold), niem. par Tilly L. M. Russ 942 t. do Rygi z towarem (Voigt), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), łot. par. Vaidava 1380 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Consul Suckau 312 t. do Sarpsborga z węglem (Reinhold), norw. par. Ora 599 t. do Vallö z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Ara 557 t. do Bergen z węglem i towarem (Bergenske).

21 sierpnia: hld par. Trent 1034 t. do Gandawy z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Pan 747 t. do Bergen z węglem (Behnke i Sieg), wł. par. Barbarico 2762 t. do Genui z węglem (Polsko-Skand.).

21 sierpnia: niem. par. Svend Larsen 292 t. do Nyköpingu z węglem i koksem (Pam), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. do Wyborga z cementem (Bergenske), szw. par. Juno 620 t. do Nyköpingu z węglem (Pam), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 t. do Odense ze sztabami żelaznemi (Bergenske), niem. par. Doris 324 t. do Lipawy z towarem (Prowe), fsk. par. Bore VIII. 3437 t. do Helsingforsu z towarem (Bergenske), hld. par. Pluto 710 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. Birgilt 1189 t. do Delfzylu z drzewem (Nordd. Schiff. K.), tur. mot. Hassan Eki 11 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), łot. par. Evermore 2375 t. do Kotki z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Hinrich 308 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), chil. żagl. z mot. Karin Irmgard 105 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), łot. par. Viesturs 345 t. do Rönne z węglem (Reinhold).

22 sierpnia: szw. par. Mary 362 t. do Thystedu z węglem (Reinhold), szw. par. Emil R. Roman 711 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), est. par. Borghild 431 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), est. par. Borghild 431 t. do Helsingöru z węglem (Warta), norw. par. Gol 564 t. do Stavangeru z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), norw. żagl. z mot. Höiaas 247 t. do Porsgrundu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Gustav Wasa 978 t. do Aarhus z węglem (Reinhold), szw. par. Ragnar 430 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

22 sierpnia: niem. par. Fricka 1583 t. do Rouen z węglem (Behnke i Sieg), duń. parow. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. do Sztokholmu) z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Thure 295 t. do Sarpsborga z węglem (Reinhold), szw. par. Gudrun 452 t. do Malmö z węglem (Bergenske), ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Gerda Kunstmann 320 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), duń par. Halfdan 854 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), szw. par. Iris 169 t. do Helsingborga z towarem (Reinhold), niem. par. Siegmund 1084 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. par. Vulcan 347 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. August Cords 745 t. do Ekenaes z węglem (Reinhold).

23 sierpnia: niem. żagl. z mot. Fortuna 49 t. do Kjöge z makuchami (Prowe).

23 sierpnia: niem. par. Wilhelmine 177 t. do Simrishamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Kiell 687 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), pol. par. Kraków 1122 t. do Wallviku z węglem (Pam), niem. żagl. z mot. Woterküken 47 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), ang. par. Alfriston 389 t. do Hudiksvalu próżny (Reinhold), niem. par. Ernst 340 t. do Kjöge z węglem (Bergenske), szw. par. Carlsten 334 t. do Korsöru z węglem (Bergenske), niem. par. F. W. Fischer 601 t. do Kotki z towarem (Lenczat), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic), szw. par. Ribersborg 705 t. do Helsingborga z węglem (Pam), łot. par. Liva 270 t. do Lipawy z węglem (Behnke i Sieg).

24 sierpnia: szw. par. Hernodia 732 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. par. Skandinavic 1411 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol. Balder 14 t. z szw. licht. Fenja 569 t. i Menja 572 t. do Oxelöhundu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Feddy 561 t. do Nyköpingu z węglem (Pam).



Ruch portowy w poprzednim tygodniu.

Ruch portowy w poprzednim tygodniu był ożywiony więcej niż średnio przyczem ruch wyjściowy statków przewyższył ruch na wejściu. Zawinęło do portu 121 statków morskich, w tej liczbie 98 parowców, 14 żaglowców z motorem 4 holowniki, 4 lichtugi morskie. Pod względem bandery było: polskich 0 (na wyjściu 3), gdańskich 2, duńskich 12, szwedzkich 38, niemieckich 40, angielskich, norweskich i łotewskich po 7, holenderskich 4, fińskich, estońskich, greckich, czechosłowackich po 1.

Wśród statków na wejściu było próżnych 62, z żelastwem i ze śledźmi po 10, z pasażerami i towarem 5, z fosfatem i z kamieniem po 2, po 1: z pasażerami, z drzewem i smołą, ze spirytusem, pszenicą, pirytem, celulozą, z żelaznemi brykietami, z makuchami.

Przeładowano w tygodniu ze statków i składów na kolej: rudy 1.180 ton, żelastwa 5.250 ton, nawozów sztucznych 10.465 ton, innych towarów 4.720 ton.

Odpłynęło w tygodniu statków morskich 127, w tej liczbie z węglem 61, z drzewem i z towarami po 15, próżnych 8, z drzewem i towarem 6, z pasażerami i towarem i ze spirytusem po 4, z ropą gazową, z węglem i koksem po 2, oraz po 1 z cementem, z cukrem, z towarem i końmi, z węglem i cukrem, z drzewem i smołą, z solą potasową, z węglem i towarem, z makuchami, z żelaznemi sztabami, z pocztą i pasażerami.

Przeładowano w eksporcie z kolei na statki 111.307 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy 817 wagonów drzewa, 247 wag. zboża i 1.009 wag. innych towarów,

Ruch tygodniowy charakteryzował się stosunkowo silnem ożywieniem eksportu drzewa, któremu nie dorównywał dowóz koleją, jeszcze zmniejszony. Kryzys w przemyśle drzewnym niemieckim odbił się już korzystnie na eksporcie drzewa przez Gdańsk, drogą morską. Zmniejszony dowóz koleją nie odgrywa roli, gdyż drzewo się bierze z wody i ze składów w porcie gdańskim, przyczem zapasy jego są duże. Eksport węgl utrzymał się na normalnej wys kości. Niema powodu przypuszcz ć, że przed uruchomieniem póź ą jesienią basenu w Wisłoujściu ze specjalnemi urządzeniami do przeładunku węgla tygodniowy przeładunek tego masowego towaru w gdańskim porcie mógł przewyższyć 110—120 ton, a że w ostatnim tygodniu w Gdyni osiągnięto 55.000 ton, więc dla stosunków obecnych przyjąć można jako normę, że Gdynia ładuje 50 proc. ilości przeładowanego w Gdańsku węgla.

Import nawozów sztucznych utrzymuje się na wysokości 10.000 ton tygodniowo, również w imporcie tego towaru Gdynia zajmuje dziś 50 proc. obrotu gdańskiego.

Import śledzi był bardzo ożywiony, nie mniej niż 10 statków przywiozło wyłącznie śledzie, chociaż były to statki mniejsze. Pod względem tego importu Gdańsk jeszsze ma wyłączność, gdyż dotychczas śledzi przez Gdynię nie importowano, w braku odpowiednich składów. Istnieje duże prawdopodobieństwo powstania tych składów jeszcze bieżącej zimy. Nie odbije się to na imporcie przez Gdańsk, gdyż jednocześnie rozwija się konsumpcja i tranzyt zwłaszcza do Rumunji.

Ruch portowy w ostatnim tygodniu.

Ruch statków w porcie w ostatnim tygodniu (24—31 sierpnia), nadzwyczajnie się ożywił. Ruch na wejścin znacznie przewyższał ruch wyjściowy. Przybyły do portu w tygodniu 133 statki morskie, w tej liczbie 120 parowców, 1 motorowiec, 2 holowniki, 2 lichtugi morskie i 8 żaglowców z motorem. Pod względem bandery było na wejściu statków: polskich 5, gdańskich 8, duńskich 16, szweckich 25, niemieckich 29, angielskich i łotewskich po 8, norweskich 7, holenderskich 5, estońskich 4, fińskich 3 oraz po 1: francuski, włoski, grecki, czeskosłowacki, chilijski.

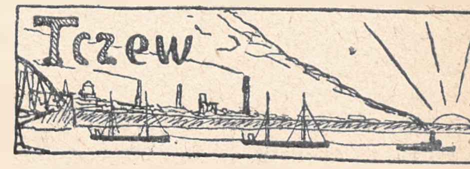
Wśród statków na wejściu było próżnych 79, z towarami 22, z żelastwem 10, ze śledźmi 6, z pasażerami i towarem, z rudą żelazną po 4, oraz po 1: z pasażerami z węglem, z kamieniem, z drzewem, z towarami i z mąką, z celulozą.

Przeładowano w imporcie ze statkęw ns kolej 9195 t. rudy, 10025 t. żelastwa, 4050 t. nawozów sztucznych i 5732 t. innych towarów.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 114 statków morskich, w tej liczbie z węglem 59, z towarami 15, próżnych 15., z pasażerami i towarem 6, z drzewem i towarami 5, z drzewem 3, z cementem 2, oraz po jednym: z pasażerami, z resztą ładunku śledzi, z makuchami, ze zbożem, ze solą, z melasą, z węglem i koksem, ze sztabami żelaznemi, ze spirytusem.

Przeładowano w tygodniu w eksporcie z kolei na statki: 118.600 ton węgla, oraz z kolei na statki i składy: 640 wag. drzewa, 270 wag. zboża i 1033 wag. innych towarów.

Osobliwością tygodnia było zawinięcie do portu dużego angielskiego wycieczkowego parowca „Arcadian" z 436 turystami. „Arcadian" zawija do Gdańska poraz trzeci. Jestto ów słynny statek angielski, który przy pierwszem zawinięciu do Gdańska podniósł na przednim maszcie banderę polską i zdjął ją na interwencję władz gdańskich.



Dookoła sprzedaży floty Wisła-Bałtyk

Likwidacja floty Towarzystwa Wisła-Bałtyk jest w pełnym biegu. Połowa floty lichtug i holownik „Orkan" jest już sprzedana w niemieckie ręce.

Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu został zaskoczony krótkim terminem, w którem towarzystwo postanowiło likwidować swe przedsiębiorstwo żeglugi. W ciągu dni zaledwie paru nie dało się znaleść krajowych nabywców, wobec czego towarzystwo Wisła-Bałtyk, prawdopodobnie z dużą własną szkodą, sprzedała połowę swej floty bez należytego uprzedzenia rynku krajowego — do Niemiec.

Co do pozostałej części taboru istnieją rozmaite możliwości. najprawdopodobniej jednak pozostanie ona w kraju. Obecnie toczą się pertraktacje w sprawie zapewnienia opieki miasta Tczewie nad dalszą eksploatacją tego taboru z udziałem kapitanów poszczególnych pociągów holowniczych, złożonych zazwyczaj z jednego holownika i dwu lichtug morskich.

W tych warunkach prawdopodobnie będzie możliwe podtrzymanie eksploatacji tych statków ze strony prywatnych banków.

Sprawa przejęcia urządzeń portowych Wisły-Bałtyk również stoi na porządku dziennym. I w tym wypadku banki czynią najkorzystniejsze propozycje przy warunku, że miasto Tczew przejmie te urządzenia portowe. Precedens już istnieje w Bydgoszczy, gdzie miasto posiada przystanie przeładunkowe.

Lichtuga Edek w drodze do Hamburga

Lichtuga morska „Edek" już jako Sattenfelde znajuje się obecnie w drodze z Gdańska do Hamburga, za holownikiem Thor.

Kiedy się rozwinie
linja okrętowa Gdynia-Nowy York

Jesteśmy świadkami zapoczątkowania ożywionej komunikacji okrętowej pomiędzy Gdynią, a portami Ameryki Południowej.

10-go sierpnia wyruszył do Rio de Janerio, Santos, Montewideo, i Buenos Aires parowiec Królewsko-Holenderskiego Lloydu „Orania".

10-go września odpłynie do tych samych portów parowiec „Krakus" towarzystwa francuskiego Chargeurs Reunis.

21-go września odjeżdza znów parowiec Królewsko Holenderskiego Lloydu „Zeelandia", następnie parowiec Chargeurs Reunis „Światowid" i t. d.

Jak widać z powyższego, ożywiona komunikacja z Ameryką Południową zapewniona jest mniejwięcej z dwoma odjazdami miesięcznie większych parowców bezpośrednich, biorących każdorazowo przeszło 500 pasażerów i przeszło 5.000 ton ładunku.

Tak silnem połączeniem okrętowem z państwami Południowej Ameryki Południowej nie może poszczycić się żaden z portów bałtyckich. Co więcej, bezpośrednia komunikacja pasażerska z Ameryką Południową z portu bałtyckiego wogóle jest absolutną nowością, wskazująeą, że po wojnie światowej dużo się zmieniło na korzyść komunikacji bezpośredniej pomiędzy obszernemi krajami środkowej i wschodniej Europy a Ameryką Południową, z wylotem linji już na Bałtyku a nie na morzu Północnem jak to było przedtem.

Nowy układ sił, który znlósł nienaturalne odcięcie polskiego „hinterlandu" od Bałtyku i zapewnił normalne funkcjonowanie portów przy ujściu Wisły, obsługujących dziś państwo z 30.000 000 ludności umożliwił również komunikację pasażerską bezpośrednią Bałtyk—Ameryka Południowa.

Trudniejszą nieco sprawą jest stworzenie bezpośredniej komunikacji pomiędzy Gdynią a Ameryką Północną. Linji z właściwego Bałtyku wprost do Ameryki Północnej nie było po wojnie światowej, aż do stworzenia Bałtycko-Amerykańskiej Linji, istniejącej również obecnie. Państwa zachodnie Bałtyku, — Szwecja i Danja, mają linje pasażerskie do Ameryki Północnej z wylotem w przedsionku Bałtyku—Kattegacie i Gundzie, na samym jednak Bałtyku Bałtycko-Amerykańska Linja (duńska), mająca wylot w Gdańsku, jest jak dotąd jedyną w tem znaczeniu, co się nawet rozumie z nazwy tej firmy.

Oczywiście, istnienie odjazdów regularnych co trzy tygodnie z Gdańska do Nowego Yorku i odwrotnie, z zawinięciem w razie potrzeby do Halifaksu, utrudnia poniekąd powstanie linji bezpośredniej Gdynia—Nowy York również z zawinięciem do Halifaxu. Jak wskazuje przykład dotychczasowy,— taż sama Bałtycko-Amerykańska Linja posyłać zdołała statki również do Gdyni (par. Polonia), jak również francuska kompanja transatlantycka (par. Suffren i Rochambeau.) Statki te w każdym wypadku wiozły w jedną lub w obie strony wycieczki, czem się ich podróż zasadniczo różniła od podróży regularnych linij.

Żegluga wycieczkowa w warunkach europejskich nie może dać podstawy dla linij regularnych, mimo że Amerykanie, rozwijając swą żeglugę pasażerską, w coraz większej mierze liczą (i słusznie) na swych wycieczkowców, zwiedzających Europę w każdej porze roku.

Co Amerykanie, to jednak nie Europejczycy.

Dużo jest osób w Europie, podróżujących do Ameryki—Północnej na czas krótszy, nie stanowiąc jednak masy, wystarczającej dla zapewnienia egzystencji linij okrętowych.

Pomijając subwencjonowane linje pospieszne, co do których niema mowy, żeby się rozpoczynały na Bałtyku, wszystkie linje szukają oparcia w szczupłych dziś kontyngensach emigracyjnych.

W tych warunkach, poza Bałtycko-Amerykańską Linją, opartą o Gdańsk, trudnoby było narazie utrzymać stałe linje Gdynia—Nowy York, gdyż kwota emigracyjna jest za szczupła, a odwrotny prąd podróżnych z Ameryki do Europy za wyjątkiem wycieczek rozstrzela się pomiędzy inne linje, ładujące pasażerów w portach francuskich, skąd pasażerowie szybciej przybywają do kraju koleją.

Nie wszystkie jednak środki są wyczerpane ażeby wzmocnić prąd podróżnych przez Gdynię, względnie Gdańsk jak w jednym kierunku, tak też w drugim.

Ruch wyjściowy bezpośrednio do Ameryki Północnej może być poparty tak samo jak w swoim czasie była poparta ustawowo „wyłączność portów własnych" dla ruchu emigracyjnego. Wówczas popierało się skierowanie emigracji przez porty polskie Gdynię i Gdańsk wogóle, nie rozróżniająo pomiędzy linjami bezpośredniej komunikacji i linjami przeokrętowującemi pasażerów z mniejszych statków na oceaniczne we właściwych portach początkowych komunikacji transatlantyckiej (Kopenhaga, Göteborg, Hamburg, Brema, Ymuiden, Zeebrügge, Boulogne, Havre, Cherbourg,) lub nawet w portach wysyłających emigrantów koleją do portów wyjściowych transatlantyckich (z Hullu do Liverpoolu, z Londynu do Liverpoolu i Southamptonu).

Obecnie chodzi o zorganizowanie poparcia dla linji bezpośredniej komunikacji Gdynia—Ameryka Północna, przeciwdziałając do pewnego stopnia przesadnie rozwiniętej komunikacji z przesiadaniem w portach obcych.

Duże podtrzymanie pod tym względem może okazać ładunek pośpieszny i wogóle towary, przewożone w obie strony, kalkulujące się taniej w przewozie bezpośrednim.

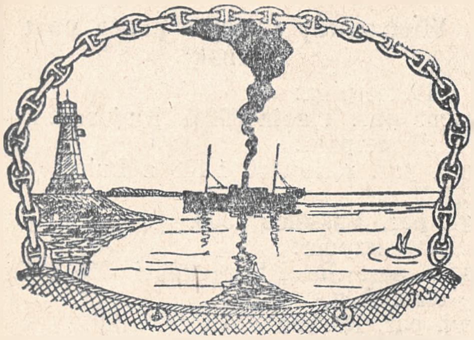
W kierunku z Ameryki konieczna jest większa propaganda wycieczek do Polski na statkach linji polsko-amerykańskiej. Ze znikomej części tego, co ma zapewnione żegluga amerykańska z wycieczek do Europy swych obywateli może skorzystać linja okrętowa Ameryka—Polska.

Reasumując powyższe powiedzieć można, że rozwój komunikacji stałej Gdynia—Nowy York jest możliwy już w najbliższym czasie.

Wskazuje na to przykład Bałtycko-Amerykańskiej Linji, która początkowo oparła się jako o końcowy punkt — o Lipawę, od dwóch lat już jest oparta wyłącznie o Gdańsk a w najbliższym czasie mogłaby być oparta również o Gdynię, wprowadzając trzeci statek na linje, tak ażeby odjazdy z Gdańska następowały co dwa tygodnie i co miesiąc, z Gdyni zać raz na miesiąc, lub 6 tygodni.

Oczywiście, pozostaje otwartą sprawa, czy nie powstanie też wcześniej, lub jednocześnie inna linja Gdynie—Halifax—Nowy York, jak to widzimy na przykładzie linji południowo-amerykańskiej. W danym wypadku najprawdopodobniej chodziłoby o linję Compagnie Generale Transatlantique, który co trzeci lub czwarty odjazd do Havru miałaby przekształcić na odjazd transatlantycki, z zawinięciem oczywiście do Havru.

Istniejące połączenie z Rygą i Kłajpedą statkami tejże linji stwarza warunki wyjątkowo korzystne dla oparcia się statków transatlantyckich Co. Gen. Transatlantique o Gdynię.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskie gowęgla przez port gdyński.

20 sierpnia:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
duń. par. **Frankrig** 779 do Tofte,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi.
21 sierpnia:
szw. par. **Sundsborg** 830 do Helsingforsu,
pol. par. **Poznań** 1 122 do Holtenau,
szw. par. **Cecil** 776 do Moss.
22 sierpnia:
szw. par. **Mercur** 800 do Uddevalli,
szw. par. **Gusten** 354 do Nexö,
norw. par. **Lysaker** 486 do Lysakeru,
23 sierpnia:
szw .par. **Oceanic** 1 303 do Fagerviku,
szw. par. **Maerta** 926 do Gefle.
24 sierpnia:
szw. par. **Inga** 731 do Ahus,
niem. par. **Nordmark** 568 do Pargasu.
25 sierpnia:
norw. p. **Oerland** 1 102 do Limhamnu,
szw. par. **Tom** 1 162 do Oslo.
26 sierpnia:
szw. par. **Bertil** 496 do Wasy,
szw. par. **Trelleborg** 378 do Haugesundu,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Gaarsten,
pol. par. **Robur II** 798 do Gdańska,
niem. par. **Sedina** 583 do Björkö,
27 sierpnia:
szw. par. **Gerd** 1 228 do Gefle,
duń. p. **Ester Maria** 1 119 do Koldingu,
28 sierpnia:
ang. par. **Akenside** 1 139 do Gandawy,
szw. par. **Elsie** 827 do Slemmestadu.
29 sierpnia:
norw. par. **Gunnar** 714 do Drammen,
szw. par. **Amazone** 379 do Trangsundu,
szw. par. **Inga** 715 do Sandö,
norw. par. **Vossa** 775 do Oslo.
30 sierpnia:
szw. par. **Trio** 832 do Göteborga,
niem. par. **Weser** 571 do Kalundborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 36 451 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

16 sierpnia:
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga,
łot. par. **Liva** 270 do Lipawy,
gr. par. **Diamando** 1 451 do Wenecji,
niem. par. **Asgard** 1 448 do Gefle,
szw. par. **Dagny** 659 do Landskrony,
hld. par. **Tweed** 1680 do Gandawy.
niem. ż. z m. **Hans Werner** 73 do Mullerup,
fr. par. **Nicolas Jean** 1 182 do Rouen,
szw. par. **Robert** 1 604 do Göteborga,
niem. par. **Lisbeth Cords** 496 do Ekenäs.
17 sierpnia:
niem. ż. z m. **Herta Grube** 68 do Barsebäkshamnu,
duń. ż. z m. **Söstrene** 49 do Faxe,
duń. par. **Eleonore Maersk** 1 099 do Tromsö,
pol. par. **Robur I** 577 do Gandawy,
pol. par. **Robur II** 798 do Malmö,
szw. par. **Rewa** 715 do Helsingforsu.
18 sierpnia:
duń. żagl. **John** 76 do Rönne,
licht. **Danzig I** 579 do Haderslevn,
licht. **Danzig II** 596 do Haderslevn,
norw. par. **Kis** 714 do Bergen,
szw. par. **Wira** 249 do Malmö,
duń. żagl. **Helga** 317 do Norrköpingu,
duń. mot. **Maagen** 97 do Faxe,
duń. żagl. **Kurt** 262 do Kemi,
duń. ż. z m. **Elly** 70 do Rönne,
niem. par. **Gunther** 884 do Drammen,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
norw. par. **Bauta** 944 do Göteborga,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
szw. par. **Kullen** 276 do Strömstadu,
niem. licht. **Wilhelmine Kiehn** 372 i
niem. licht **Irene Kiehn** 499 do Korsör,
szw. par. **Pan** 526 do Karlshamnu,
niem. par. **Kolberg** 383 do Kłajpedy (i z cukrem),
szw. par. **Gylsboda** 135 do Helsingöru.
19 sierpnia:
szw. par. **Vera** 221 do Mariagersfjordu (i z koksem),
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
niem. par. **Alexandra** 438 do Hamburga,
niem. ż. z m. **Marie Elisabeth** 55 do Mullerup,
hld. par. **Drechstroom** 949 do Rygi,
hld. ż. z m. **Dolphin** 67 do Mullerup.
22 sierpnia:
norw. par. **Ora** 599 do Vallö,
norw. par. **Ara** 557 do Bergen (i z tow.),
duń. par. **Dania** 1 390 do Aarhus
ang. par. **Harlyn** 1 200 do Kopenhagi,
niem. par. **Consul Suckau** 312 do Sarpsborga,
łot. par. **Vaidava** 1 380 do Rygi.
21 sierpnia:
hld. par. **Trent** 1 034 do Gandawy,
norw. par. **Pan** 747 do Bergen,
wł. par. **Barbarico** 2 762 do Genui,
niem. par. **Svend Larsen** 292 do Nyköpingu (i z koksem),
szw. par. **Juno** 620 do Nyköpingu,
łot. par. **Evermore** 2 375 do Kotki,
łot. par. **Viesturs** 345 do Rönne.
22 sierpnia:
szw. par. **Ragnar** 430 do Malmö,
szw. par. **Emil R. Boman** 711 do Sztokholmu,
norw. par. **Gol** 564 do Stavangeru,
norw. ż. z m. **Hoiaas** 247 do Porsgrundu,
szw. par. **Mary** 362 do Thystedu,
szw. par. **Gustaf Wasa** 978 do Aarhus,
est. par. **Borghild** 431 do Helsingöru,
niem. par. **Fricka** 1 583 do Rouen.
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Sztokholmu,
szw. par. **Gudrun** 452 do Malmö,
szw. par. **Thure** 295 do Sarpsborga,
niem. p. **August Cords** 745 do Ekenäs.
23 sierpnia:
łot. par. **Liva** 270 do Lipawy,
szw. par. **Kjell** 687 do Kalmaru,
niem. par. **Ernst** 340 do Kjöge,
szw. par. **Carlsten** 334 do Korsöru,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Wallviku,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Helsingborga,
niem. par. **Wilhelmine** 177 do Simrishamnu,
24 sierpnia:
szw. par. **Scandinavic** 1 411 do Göteborga,
szw. par. **Hernodia** 732 do Hernösandu,
duń. par. **Feddy** 561 do Nykopingu,
szw. licht. **Fenja** 569 do Oxelösundu,
szw. licht. **Menja** 572 do Oxelösundu,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Sönderborga,
duń. żagl z mot. **Aage** 56 do Kjerteminde,
szw. licht. **Box** 460 do Högmorsu,
niem. par. **Rival** 253 do Hamburga,
łot. par. **Laima** 223 do Lipawy,
szw. mot. **Inger** 66 do Mullerup,
szw. par. **Georg** 239 do Skeleftehamnu,
szw. licht. **Kelsö** 813 do Kopenhagi,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
szw. par. **Tyr** 432 do Malmö.
25 sierpnia:
czsł. żag.l z mot. **Melnik** 64 do Simrishamnu,
hld. par. **Katwyk** 920 do Dieppe,
duń. żagl. z mot. **Anna** 60 do Rönne,
szw. par. **Wellem de Besche** 1 068 do Norrköpingu,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
niem. par. **W. C Frohne** 189 do Ballen,
niem. par. **Victor** 469 do Hamburga,
szw. par. **Bengt** 288 do Porsgrundu,
norw. par. **Speed** 786 do Christiansundu,
niem. par. **Arcona** 187 do Mullerup.
26 sierpnia:
szw. par. **Karin** 196 do Sölvesborga,
szw. par. **Aegir** 753 do Kalmaru,
duń. par. **Vendia** 627 do Svendborga.
duń. par. **Oluf Maersk** 1 146 do Aarhus.
27 sierpnia:
łot. par. **Skrunda** 1 758 do Rygi,
szw. par. **Wira** 249 do Sölvesborga,
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
grecki par. **Eugenia** 1 865 do Genui,
szw. par. **Nordöst** 628 do Karlstadu,
norw. par. **Relix** 155 do Mullerup,
łot. par. **Sigulda** 560 do Rygi,
28 sierpnia:
pol. par. **Tczew** 343 do Masnedsundu,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. **Harald** 1 091 do Gefle,
szw. par. **Erik** 123 do Karlskrony,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
duń. par. **Gustafsberg** 775 do Gustafsbergu,
szw. licht. **Halsta III** 472 do Karlshamnu,
duń. par. **Paul Möller** 138 do Karre-

bäksminde (i z koksem).
29 sierpnia:
szw. par. **Indus** 357 do Kristinehamnu,
szw. par. **Aspö** 717 t. do Sztokholmu,
norw. par. **Jern** 530 do Aalesundu,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Horsensu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 186 300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

16 sierpnia:
niem. par. **Woglinde** 1 193 t. do Gandawy,
norw. par. **Rosafred** 295 do Westhatlepoolu.
17 sierpnia:
niem. par. **Finnland** 246 do Goole,
niem. par. **Flosshilde** 563 do Antwerpji i z towarem.
duń. żagl. z mot. **Skibladner** 46 do Odense,
duń. par. **Aase** 712 do Londynu,
18 sierpnia:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z tow.),
ang. par. **Kenrix** 317 do Newcastle,
niem. par. **Cewea** 230 do Londynu,
norw. par. **Wendla** 368 do Lerwicku,
szw. par. **Nancy** 400 do Kardyfu,
niem. par. **Mecklenburg** 670 do Londynu,
duń. par. **London** 730 do Kjöge,
duń. par. **Hjortholm** 848 do Liverpoolu (i z tow.),
niem. par. **Gothenburg** 196 do Lubeki,
niem. par. **Hagen** 1 003 do Ostendy.
19 sierpnia:
hld. par. **Piet Hein** 203 do Londynu (i ze smołą),
20 sierpnia:
duń. mot. **Karise** 321 do Tynedocku.
21 sierpnia:
duń. par. **Birgit** 1 189 do Delfzylu.
22 sierpnia:
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth (i z tow.),
duń. par. **Halfdan** 854 do Bordeaux, (i z two,).,
niem. par. **Gerda Kunstmann** 320 do Rotterdamu,
niem. par. **Siegmund** 1 084 do Amsterdamu.
24 sierpnia:
fsk. par. **Alexa** 371 do Hullu,
norw. par. **Jotun** 308 do Tynedocku.
25 sierpnia:
niem. par. **Gudrun** 864 do Antwerpji (i z towarem),
niem. par. **Arnold Köpke** 430 do Goole.
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu (i z towarem).
28 sierpnia:
duń. par. **Svanholm** 764 do Manchesteru (i z tow.),
niem. par. **Rabe** 556 do Antwerpji (i z tow.).
Statki powyższe wywiozły łącznie 67 700 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

16 sierpnia:
niem. p. **Scharhörn** 115 do Nyköpingu.
18 sierpnia:
niem. par. **Kolberg** 383 do Kłajpedy (i z węglem).
20 sierpnia:
łot. par. **Atalanta** 104 do Tallinnu.
27 sierpnia:
norw. par. cyst. **Meryl** 253 do Vejle.
Statki powyższe wywiozły łącznie 1 600 ton cukru.

Wywóz cementu przez port gdański

21 sierpnia:
niem. żagl. z mot. **Greta** 93 do Wyborga.
25 sierpnia:
niem. par. **Maggie** 175 do Göteborga.
28 sierpnia:
niem. par. **Spitzberg** 154 do Kłajpedy.
Statki powyższe wywiozły łącznie 800 ton cementu.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

16 sierpnia:
hld. par. **Piet Hein** 202 z Great Yarmouth,
duń. mot. **Johanna Margareta** 335 z Kopenhagi,
duń. żagl. z mot. **Inger** 67 z Kopenhagi.
17 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Aage** 55 z Kopenhagi,
18 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Marie** 49 z Kopenhagi,
niem. par. **Olga Siemers** 1 927 z Roztoku.
19 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Anna** 60 z Fredrikshamnu.
21 sierpnia:
niem. par. **Carl Cords** 498 z Liverpoolu,
niem. par. **Georg Zelck** 798 z Londynu,
22 sierpnia:
ang. par. **Redcar** 494 z Rotterdamu,
duń. par. **Frieda** 1 276 z Helsingborga,
niem. par. **Ragnar** 434 z Southamptonu,
niem. żagl. z mot. **Altair** 71 z Ahöborga
23 sierpnia:
szw. żagl. z mot. **Linea** 50 z Kopenhagi.
25 sierpnia:
niem. żagl. z mot. **Stör** 72 z Kopenhagi.
26 sierpnia:
niem. par. **Kurlnad** 262 z Wesermünde,
niem. par. **K. Friedrich Larsen** 686 z Londynu.
27 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Gamma** 99 z Odense,
niem. żagl. z mot. **Erich Arnholz** 108 z Nakskov.
28 sierpnia:
duń. żagl. z mot. **Sam** 125 z Drammen,
duń. żagl. z mot. **Noah** 85 z Odense.
Statki powyższe przywiozły łącznie 17 500 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

16 sierpnia:
pol. par. **Niemen** 1 844 z Sousy.
19 sierpnia:
niem. par. **Baltic** 1880 z Casablanca.
20 sierpnia:
hld. par. **Lekhaven** 2 987 z Tampy.
24 sierpnia:
gr. par. **Rita** 1 560 z Tunisu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 15 700 ton nawozów sztucznych.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

19 sierpnia:
niem. par. **Vineta** 299 z Kłajpedy.
25 sierpnia:
pol. par. **Katowice** 1 108 z Lulea.
27 sierpnia:
gr. par. **Vassilios** 2300.
28 sierpnia:
szw. par. **Josef Bergendorf** 366 z Otterbacken,
wł. par. **Rosalia** 2 673 z Melilli.
Statki powyższe przywiozły łącznie 15 800 t. rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

17 sierpnia:
szw. par. **Libau** 173 z Göteborga,
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Castor** 330 z Kopenhagi.
19 sierpnia:
duń. par. **Lituania** 3 940 z Nowego Jorku (i z pas.),
niem. par. **Rival** 353 z Hamburga,
hld. par. **Pluto** 709 z Amsterdamu,
duń. par. **Halfdan** 854 z Kopenhagi,
niem. par. **Tilly L. M. Russ** 942 z Hamburga.
20 sierpnia:
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi,
niem. par. **Doris** 324 z Hamburga,
duń. par. **Svanholm** 704 z Swansea,
szw. par. **Iris** 169 z Helsingforsu.
21 sierpnia:
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
ang. par. **Smolensk** 1 534 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Viktor** 469 z Hamburga,
fsk. par. **Mercator** 2 695 z Räfsö,
niem. par. **Maggie** 175 z Hamburga,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Diana** 299 z Bremy.
22 sierpnia:
ang. par. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **F. W. Fischer** 601 z Lubeki,
niem. par. **Elsa** 504 z Szczecina,
łot. par. **Laimons** 198 z Lipawy,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
24 sierpnia:
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.)
niem. par. **Danzig** 575 z Lubeki,
niem. par. **Rudolf** 487 z Królewca,
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu.
25 sierpnia:
niem. żagl. z mot. **Charlotte** 70 z Hamburga (i z mąką),
niem. par. **Rabe** 556 z Antwerpji,
niem. par. **Claus** 153 z Szczecina,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina.
26 sierpnia:
fsk. par. **Equator** 2 652 z Rotterdamu,
duń. par. **Tula** 718 z Kopenhagi,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu.
27 sierpnia:
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu.
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
duń. par. **Knud** 1 185 z Horsensu,
szw. par. **Egon** 291 z Tallinnu,

szw. par. **Themis** 383 z Göteborga.
28 sierpnia:
ang. par. **Baltara** 1 387 z Londynu (i z pas.,
niem. par. **Samland** 453 z Hamburga,
ang. par. **Kolpino** 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. **Margareta** 170 z Hamburga,
niem. par. **Merkur** 365 z Bremy.
29 sierpnia:
niem. par. **Ceres** 263 z Kolonji,
szw. par. **Sven** 191 z Göteborga.

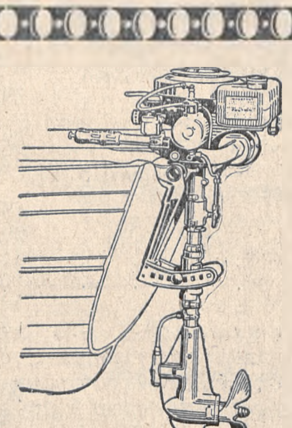
Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

16 sierpnia:
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
niem. par. **Vulcan** 347 do Królewca,
niem. par. **Bacchus** 381 do Rotterdamu.
17 sierpnia:
niem. par. **Flosshilde** 563 do Antwerpji (i z drzewem),
ang. par. **Kolpino** 1 465 do Hullu (i z pas.),
niem. par. **Henny** 500 do Hangö (i z drzewem),
szw. par. **Libau** 173 do Tallinnu,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Londynu (i z pas),
niem. par. **Egeria** 382 do Królewca.
18 sierpnia:
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu (i z drzewem),
niem. par. **Johanna** 472 do Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi (i z końmi),
fr. par. **Lussac** 864 do Rouen,
duń. par. **Hjortholm** 848 do Liverpoolu (i z drzewem),
niem. par. **Castor** 320 do Królewca.
20 sierpnia:
norw. par. **Ara** 557 do Bergen (i z węglem),
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina,
niem. p. **Tilly L. M. Russ** 942 do Rygi.
21 sierpnia:
niem. par. **Hinrich** 308 do Hamburga,
fsk. par. **Bore VIII** 3 437 do Helsingforsu,
niem. par. **Doris** 324 do Lipawy,
hld par. **Pluto** 710 do Amsterdamu.
22 sierpnia:
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Lipawy (i i z pas.),
duń. par. **Niord** 283 do Aarhus,
ang. par. **Haarlem** 565 do Grangemouth (i z drzewem),
duń. par. **Halfdan** 854 do Bordeaux (i z drzewem),
szw. par. **Iris** 169 do Helsingborga,
niem. par. **Vulcan** 347 do Rotterdamu.
23 sierpnia:
niem. par. **F. W. Fischer** 601 do Kotki,
duń. par. **Lituania** 3 940 do Nowego Jorku (i z pas.).
24 sierpnia:
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i z pas.).
25 sierpnia:
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
niem. par. **Gudrun** 684 do Antwerpji (i z drzewem),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu i z drzewem),
niem. par. **Danzig** 575 do Tallinnu,
niem. par. **Claus** 153 do Szczecina,
niem. par. **Rudolf** 487 do Hamburga,
nim. par. **Elsa** 505 do Kłajpedy,
niem. par. **Diana** 299 do Bremy.
26 sierpnia:
fsk. p. **Mercator** 2 695 do Buenos Aires.
27 sierpnia:
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Vineta** 299 do Kłajpedy.
28 sierpnia:
duń. par. **Svanholm** 764 doManchesteru (i z drzewem),
niem. par. **Rabe** 556 do Antwerpji (i z drzewem),
szw. par. **Egon** 291 do Göteborga,
niem. par. **Käte** 257 do Hamburga,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdamu,
niem. par. **Ottilie** 286 do Elbląga.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie sierpnia

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 74 413,6, sól 15, parafina 200, cement 1 132, oleje 565, sól potasowa 130, soda 53.



Prod. roślinne: owoce strączkowe 38,6, mączka kartoflana 65, cukier sur. 606, rafinada 699, drzewo 17 438,5, koniczyna 18,7, smoła 14,9.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 109,9, jaja 58,7, bydło żywe 33,3, skóry 62.

WWÓZ: Prod. mineralne: tomasówka 1500, kamienie 1 366, saletra chilijska 1 419, ruda żelazna 3 387, żelazo sur. 72, żelazo i stal 231,3, złom żelazny 10 368,6, miedź 50,8, maszyny 106,7.

Prod. roślinne: pszenica 1 888,8, żyto 43, ryż 416,8, lniane siemię 101,2, żywica i kalafonja 169,5, oleje 878,4, ekstrakt garbnikowy 41,2.

Prod. zwierzęce: smalec 512,8, śledzie sol. 5 911, tłuszcze 230, skóry 91,3, wełna 7,3.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
13. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	18. 9.	Estonia	Baltic America Line
30. 9.	„ „	„ „	9. 10.	Lituania	„
18. 10.	„ „	„ „	25. 10.	Estonia	„
7. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	7. 9.	Baltara	Un. Baltic Corp.
4. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	4. 9.	„	„
10. 9.	„ „	„ Londynu	14. 9.	Tasso	Ellerman & Wilson
11. 9.	„ Hull	„ Hull	14. 9.	Kolpino	„
17. 9.	„ Londynu	„ Londynu	21. 9.	Smolensk	„
18. 9.	„ Hull	„ Hull	21. 9.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 9.	z Rygi	do Le Havre	8. 9.	Virginie	Cie Generale Transatlantique
28. 9.	„	„	29. 9.	„	
7. 10.	z Kłajpedy	„	7. 10.	Pologne	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	79,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane	3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927	10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927	6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922.	8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924.	11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.